

**DAMPAK KENAIKAN TARIF OJEK *ONLINE* BAGI MITRA
PENGEMUDI DI KOTA PALANGKA RAYA
(PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH)**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (SH)



Oleh

RAFA MUQAROMAH

NIM. 160 213 0087

**INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PALANGKA RAYA
FAKULTAS SYARIAH JURUSAN SYARIAH
PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH
TAHUN 2020 M/ 1442 H**

PERSETUJUAN SKRIPSI

JUDUL : DAMPAK KENAIKAN TARIF OJEK *ONLINE*
BAGI MITRA PENGEMUDI DI KOTA
PALANGKA RAYA (PERSPEKTIF HUKUM
EKONOMI SYARIAH)
NAMA : RAFA MUQAROMAH
NIM : 1602130087
FAKULTAS : SYARIAH
JURUSAN : SYARIAH
PROGRAM STUDI : HUKUM EKONOMI SYARIAH
JENJANG : STRATA I (S1)

Palangka Raya, September 2020

Menyetujui,

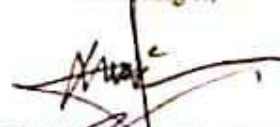
Pembimbing I,



Drs. SURYA SUKTI, M.A.

NIP. 19650516 199402 1 002

Pembimbing II,



RAFIK PATRAJAYA, M.H.I.

NIK. 19900225 201609 1 002

Mengetahui,

Wakil Dekan I Bidang Akademik,



Drs. SURYA SUKTI, M.A.

NIP. 19650516 199402 1 002

Ketua Jurusan Syari'ah,



MUNIB, M.Ag.

NIP. 19600907 199003 1 002

NOTA DINAS

Hal : Mohon Diuji Skripsi

Palangka Raya, September 2020

Sdr. Rafa Muqaromah

Kepada

Yth. Ketua Panitia Ujian Skripsi

IAIN Palangka Raya

di-

Palangka Raya

Assalāmu 'alaikum Wa Rahmatullāh Wa Barakātuh

Setelah membaca, memeriksa dan mengadakan perbaikan seperlunya, maka kami berpendapat bahwa skripsi saudara:

NAMA : Rafa Muqaromah

NIM : 160 213 0087

JUDUL : DAMPAK KENAIKAN TARIF OJEK *ONLINE* BAGI
MITRA PENGEMUDI DI KOTA PALANGKA RAYA
(PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH)

Sudah dapat diujikan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum. Demikian atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Wassalāmu 'alaikum Wa Rahmatullāh Wa Barakātuh

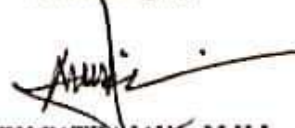
Pembimbing I,



Drs. SURYA SUKTI, M.A.

NIP. 19650516 199402 1 002

Pembimbing II,



RAFIK PATRA JAYA, M.H.I

NIK. 19900225 201609 1 002

PENGESAHAN

Skripsi yang berjudul "**DAMPAK KENAIKAN TARIF OJEK *ONLINE* BAGI MITRA PENGEMUDI DI KOTA PALANGKA RAYA (PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH)**" oleh **RAFA MUQAROMAH**, NIM 160 213 0087 telah dimunawariskan oleh Tim Munawariskan Skripsi Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palangka Raya pada:

Hari : Sabtu

Tanggal : 03 Oktober 2020 M

15 Rabi'ul Awal 1442 H

Palangka Raya, 03 Oktober 2020

Tim Penguji

1. Norwili, M.H.I
Ketua Sidang/ Penguji
2. H. Syaikh, M.H.I
Penguji I
3. Drs. Surya Sukti, M.A
Penguji II
4. Rafik Patrajava, M.H.I
Sekretaris Sidang/ Penguji

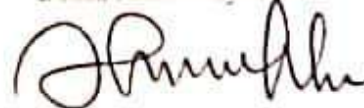
(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

Dekan Fakultas Syari'ah



Dr. H. Abdul Helim, M.Ag.

NIP. 19770413 200312 1 003

DAMPAK KENAIKAN TARIF OJEK *ONLINE* BAGI MITRA PENGEMUDI DI KOTA PALANGKA RAYA (PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH)

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi dari naiknya tarif ojek *online* oleh pemerintah dengan tujuan menghindari persaingan antar ojek *online* yang kemudian berdampak bagi mitra pengemudi akibat menurunnya permintaan konsumen. Fokus penelitian ini adalah mengkaji dampak yang muncul akibat kenaikan tarif tersebut dengan menggunakan perspektif Hukum Ekonomi Syariah di Kota Palangka Raya dalam memandang permasalahan tersebut. Adapun rumusan masalah penelitian ini adalah (1) Apa saja faktor penyebab kenaikan tarif ojek *online*? (2) Bagaimana dampak kenaikan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi dan konsumen pengguna ojek *online*?

Pada penelitian yuridis empiris dalam Hukum Ekonomi Syariah ini menggunakan pendekatan konseptual dan pendekatan kaidah *fiqh*. Subjeknya adalah mitra pengemudi ojek *online* dan objeknya adalah ojek *online* di Kota Palangka Raya khususnya pada Kecamatan Pahandut dan Jekan Raya yang didasarkan pada teori perlindungan hukum, kesejahteraan masyarakat dan *Maṣlahah*. Data penelitian dihimpun dengan menggunakan metode observasi, wawancara dan dokumentasi.

Hasil penelitian ini: (1) Faktor penyebab kenaikan tarif diawali dengan tuntutan mitra pengemudi mengenai legalisasi hubungan kerja dan penyesuaian tarif antar aplikator dan mitra pengemudi. (2) Kenaikan tarif tersebut menimbulkan dampak melalui peningkatan daya saing antara manajemen aplikator perusahaan ojek *online* lain dan peningkatan jumlah mitra pengemudi serta penurunan permintaan konsumen yang mengakibatkan turunnya pendapatan mitra pengemudi sebesar 45,8% per bulannya bagi mitra pengemudi. Hal ini berpengaruh bagi kemaslahatan *hajiyyah* dari pihak mitra pengemudi yang terdampak kenaikan tersebut yang jika tidak terpenuhi tidak akan mengakibatkan kerusakan dalam kehidupan, hanya saja akan mengakibatkan kesempitan dan kesulitan baginya.

Kata Kunci: Dampak, Kenaikan Tarif, Hukum Ekonomi Syariah.

IMPACT OF INCREASING ONLINE MOTORCYCLE TAXI RATES FOR DRIVER PARTNERS IN PALANGKA RAYA CITY (ISLAMIC ECONOMIC LAW PERSPECTIVE)

ABSTRACT

This research is motivated by the increase in online motorcycle taxi rates by the government with the aim of avoiding competition between online motorcycle taxis which then has an impact on driver partners due to decreased consumer demand. The focus of this research is to examine the impact that arises from the increase in rates by using the perspective of Islamic Economic Law in Palangka Raya City in looking at these problems. The formulation of the problems of this research are (1) What are the factors causing the increase in online motorcycle taxi rates? (2) What is the impact of the increase in online motorcycle taxi rates for driver-partners and consumers using online motorcycle taxis?

In this empirical juridical research in Islamic Economic Law uses a conceptual approach and a fiqh rule approach. The subject is an online motorcycle taxi driver partner and the object is an online motorcycle taxi in Palangka Raya City, especially in Pahandut and Jekan Raya Districts, which are based on theories of legal protection, community welfare and Maṣlaḥah. The research data were collected using the method of observation, interviews and documentation.

The results of this study: (1) The factors causing the increase in tariffs begin with the demands of the driver partners regarding the legalization of work relations and tariff adjustments between applicators and driver partners. (2) The increase in tariffs has an impact through increased competitiveness between the applicator management of other online motorcycle taxi companies and an increase in the number of driver partners as well as a decrease in consumer demand resulting in a decrease in driver-partner income by 45.8% per month for driver partners. This has an effect on the benefit of the *hajiyyah* from the driver partners who are affected by the increase, which if not fulfilled will not cause damage to life.

Keywords: Impact, Increase in Tariffs, Sharia Economic Law.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan nikmat dan karunia-Nya, dan yang menciptakan manusia dalam bentuk sebaik-baiknya, dan membekalinya dengan hati serta menganugraahkan akal pikiran. Dengan curahan nikmat tersebut, manusia mampu berpikir dan berkarya, yang salah satunya dituangkan dalam bentuk karya tulis ilmiah sebagai tugas akhir dalam memperoleh gelar sarjana (skripsi). Semoga karya sederhana ini juga merupakan manifestasi dari rasa syukur peneliti kepada Allah SWT karena syukur adalah *taşarrafu an-ni'ām fī riḍol mun'im*, yakni menggunakan nikmat sesuai dengan apa yang dikehendaki oleh Pemberi Nikmat. Shalawat dan salam semoga selalu tercurah kepada keharibaan junjungan kita Nabi Besar Muhammad SAW, beserta keluarga, sahabat, dan kita umat beliau hingga akhir zaman.

Dapat terselesaikannya penelitian ini tidak terlepas dari berbagai pihak yang berkenan memberikan bantuan kepada penulis. Untuk itu, peneliti ingin menghaturkan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada semua pihak, baik yang secara langsung maupun secara tidak langsung, telah membantu dalam penyelesaian tugas mulia ini, diantaranya kepada:

1. Bapak Dr. Khairil Anwar, M.Ag. selaku Rektor Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palangka Raya, atas segala sarana dan prasarana yang disediakan untuk kami selama kuliah di IAIN Palangka Raya. Semoga ia selalu

diberikan kesehatan, hidayah dan keberkahan dalam memimpin IAIN Palangka Raya agar semakin maju dan berkembang.

2. Bapak Dr. H. Abdul Helim, M.Ag. selaku Dekan Fakultas Syari'ah IAIN Palangka Raya, atas segala pelayanan yang diberikan kepada kami di bawah naungan Fakultas Syari'ah. Semoga Fakultas Syari'ah semakin maju dan banyak diminati para pegiat ilmu-ilmu syariah.
3. Bapak Drs. Surya Sukti M.A. selaku Dosen Pembimbing I dan Bapak Rafik Patrajaya, M.H.I. selaku Dosen Pembimbing II, atas segala bimbingan, arahan dan motivasi. Semoga Allah SWT selalu memberikan kesehatan, ampunan, hidayah, kasih sayang, amal jariyah, dan kemudahan dalam menjalani kehidupan.
4. Ibu Hj. Tri Hidayati, M.H. selaku Dosen Pembimbing Akademik selama kuliah di Fakultas Syari'ah IAIN Palangka Raya, atas semua bimbingan, arahan, saran, motivasi, kesabaran dan keramahan. Semoga beliau selalu dalam lindungan Allah SWT.
5. Bapak Yulindra Dedi, S.STP., M.Si. selaku Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Palangka Raya yang telah memberikan izin dan data yang diperlukan selama peneliti melakukan penelitian.
6. Seluruh dosen Fakultas Syari'ah IAIN Palangka Raya, yang telah membimbing, mengajarkan dan mengamalkan ilmu-ilmunya kepada peneliti. Semoga menjadi pahala yang terus mengalir.
7. Seluruh staff Fakultas Syari'ah IAIN Palangka Raya yang telah bekerja demi kelancaran peneliti selama berkuliah.

8. Mama tercinta Mariani dan Abah tersayang Shaberan, sembah sujud dan ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya peneliti haturkan kepada keduanya, yang tiada henti-hentinya memanjatkan doa kehadiran Ilahi untuk memohon keberkahan dan kesuksesan bagi anak-anaknya. Saudara peneliti Siti Anisha dan Sya'diah Isti Qomariah semoga Allah jadikan semuanya bermanfaat bagi agama dan Negara.
9. Mahasiswa Program Studi HES angkatan 2016, sahabat sekaligus keluarga baru peneliti yang telah membantu, menyemangati, menghargai dan kebersamaan perjuangan peneliti selama berkuliah di Fakultas Syariah IAIN Palangka Raya.
10. Segenap Keluarga Besar Mahasiswa Fakultas Syariah, HMPS HES Fakultas Syariah periode, GenBI Kalimantan Tengah periode 2018, Duta IAIN Palangka Raya periode 2018, DEMA IAIN Palangka Raya masa khidmat 2019 dan Kelompok KKN Desa Pager yang telah memberikan banyak hal berarti saat peneliti berkuliah di IAIN Palangka Raya.
11. Semua pihak yang berpartisipasi dan membantu peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini, yang tidak bisa peneliti sebutkan namanya satu-persatu.

Semoga Allah SWT, melimpahkan pahala yang berlipat ganda dan segala bantuan yang telah diberikan itu dicatat sebagai ibadah di sisi-Nya yang kelak akan memberatkan timbangan amal kebaikan. *Āmīn*.

Akhirnya, dengan segala keterbatasan yang dimiliki, peneliti menyadari skripsi ini jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati

peneliti mengharapkan kritis dan saran melalui penelitian selanjutnya atau ada hal-hal yang perlu dikembangkan dari penelitian ini seiring dengan semakin kompleksitasnya zaman yang terus berkembang. Terlepas dari segala kekurangan peneliti berserah diri kepada Allah SWT, semoga yang ditulis dalam skripsi ini bisa bermanfaat khususnya bagi peneliti dan umumnya para pembaca. *Amin*.

Palangka Raya, September 2020

Penulis,

Rafa Muqaromah
NIM. 1602130087

x



PERNYATAAN ORISINALITAS

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul **"DAMPAK KENAIKAN TARIF OJEK *ONLINE* BAGI MITRA PENGEMUDI DI KOTA PALANGKA RAYA (PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH)"** adalah benar karya saya sendiri dan bukan hasil penjiplakan dari karya orang lain dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan. Apabila dikemudian hari ditemukan adanya pelanggaran maka saya siap menanggung resiko atau sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Palangka Raya,

September 2020



Rafa Muqaromah
NIM. 160 213 0073

MOTTO

وَإِذْ قَالَ إِبْرَاهِيمُ رَبِّ اجْعَلْ هَذَا بَلَدًا آمِنًا وَارْزُقْ أَهْلَهُ مِنَ الثَّمَرَاتِ مَنْ آمَنَ مِنْهُمْ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ
الْآخِرِ قَالَ وَمَنْ كَفَرَ فَأُمَتِّعُهُ قَلِيلًا ثُمَّ أَضْطَرُّهُ إِلَىٰ عَذَابِ النَّارِ وَبِئْسَ الْمَصِيرُ.

Dan (ingatlah), ketika Ibrahim berdoa: Ya Tuhanku, Jadikanlah negeri ini, negeri yang aman sentosa, dan berikanlah rezeki dari buah-buahan kepada penduduknya yang beriman diantara mereka kepada Allah dan hari kemudian. Allah berfirman: “Dan kepada orang yang kafirpun aku beri kesenangan sementara, kemudian aku paksa ia menjalani siksa neraka dan itulah seburuk-buruk tempat kembali.

(Q.S. Al-Baqarah, 2:126)

الْخُلَطَاءِ لِيَبْغِيَ بَعْضُهُمْ عَلَىٰ بَعْضٍ إِلَّا الَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ وَقَلِيلٌ مَا هُمْ وَظَنَّ دَاوُودُ أَنَّمَا
فَتَنَاهُ فَاسْتَغْفَرَ رَبَّهُ وَخَرَّ رَاكِعًا وَأَنَابَ.

Dia (Daud) berkata, “Sungguh, dia telah berbuat zalim kepadamu dengan meminta kambingmu itu untuk (ditambahkan) kepada kambingnya. Memang banyak diantara orang-orang yang bersekutu itu berbuat zalim kepada yang lain, kecuali orang-orang yang beriman dan mengerjakan kebajikan, dan hanya sedikitlah mereka yang begitu.” Dan Daud menduga bahwa Kami mengujinya maka dia memohon ampunan kepada Tuhannya lalu menyungkur sujud dan bertobat.

(Q.S. Shaad, 38:24).

PERSEMBAHAN

Sujud syukur ku persembahkan kepada Engkau ya Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas takdirmu telah kau jadikan aku manusia yang senantiasa bersyukur, berpikir, berilmu, beriman dan bersabar dalam menjalani kehidupan ini. Semoga dengan keberhasilan ini menjadi satu langkah awal bagi diriku untuk terus meraih cita-citaku. Apapun anugrah dan cobaan yang datang, semoga hamba selalu mengingat Mu, selalu taat dan selalu dekat dengan-Mu. Aamin Ya Allah

Aku persembahkan skripsiku ini kepada:

IBUNDA MARIANI

Tidak bisa aku menggambarkan bagaimana perjuanganmu ibu. Engkau pahlawan hidupku, sinar duniaku, kunci surgaku. Terimakasih atas limpahan doa yang tak berkesudahan, juga telah menyayangi dan mengasihiku dari aku kecil hingga aku dewasa. Semoga kebahagiaan dunia dan akhirat untukmu.

AYAHANDA SHABERAN

Terimakasih atas perjuanganmu mendidiku dan mengajarkanku tentang pondasi kehidupan. Semoga kebahagiaan dunia dan akhirat bersamamu.

Saudara-saudaraku

SITI ANISHA DAN SYA'DIAH ISTI QOMARIAH

Terimakasih telah menjadi kakak sekaligus sahabat yang menemani, mengajarkan, dan menjadi penyemangat diriku di kehidupan ini.

Calon-calon generasi penerus pembangun bangsa, sahabat-sahabatku

HES 2016

Atas setiap memori, pengalaman, dan ilmu yang telah kita bagi bersama. Sampai jumpa di puncak kesuksesan kita semua.

Kampusku Tercinta

“IAIN PALANGKA RAYA”

Telah menjadi wadah bagiku menimba ilmu, memperluas wawasan, dan mengubah cara pandangku dalam menghadapi dunia yang demikian luas.

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN

A. Pengertian Transliterasi

Kata *transliterasi* berasal dari kosa kata bahasa Inggris *transliteration*, yaitu *trans* yang berarti pindah, alih, ganti dan *literation* yang berarti liter, huruf. Jadi, bisa disimpulkan bahwa transliterasi huruf Arab-Latin adalah pergantian huruf demi huruf dari abjad yang satu ke abjad yang lain.

B. Pedoman Transliterasi Arab-Latin

1. Konsonan

Fonen konsonan bahasa Arab yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf dan sebagian dilambangkan dengan tanda dan sebagian lain lagi dengan huruf dan tanda sekaligus.

No.	Huruf Arab	Huruf Latin	Keterangan
1.	ا	Alif	Tidak dilambangkan
2.	ب	B	Be
3.	ت	T	Te
4.	ث	Ts	Te dan es
5.	ج	J	Je
6.	ح	<u>H</u>	Ha dengan garis bawah
7.	خ	Kh	Ka dengan ha
8.	د	D	De
9.	ذ	Dz	De dengan zet

10.	ر	R	Er
11.	ز	Z	Zet
12.	س	S	Es
13.	ش	Sy	Es dengan ye
14.	ص	Ṣ	Es dengan titik bawah
15.	ض	Ḍ	De dengan titik bawah
16.	ط	Ṭ	Te dengan titik bawah
17.	ظ	Ẓ	Zet dengan titik bawah
18.	ع	‘	Koma terbalik diatas hadap kanan
19.	غ	Gh	Ge dengan ha
20.	ف	F	Ef
21.	ق	Q	Ki
22.	ك	K	Ka
23.	ل	L	El
24.	م	M	Em
25.	ن	N	En
26.	و	W	We
27.	ه	H	Ha
28.	ء	’	Apaostrof
29.	ي	Y	Ye

2. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal (monoftong) dan vokal rangkap (diftong), serta vokal panjang (madd).

a. Vokal tunggal (monoftong)

No.	Huruf Arab	Huruf Latin	Keterangan
1.	اَ	A	<i>Fathah</i>
2.	اِ	I	<i>Kasrah</i>
3.	اُ	U	<i>Dammah</i>

b. Vokal rangkap (diftong)

No.	Huruf Arab	Huruf Latin	Keterangan
1.	اِي	Ai	A dengan i
2.	اُو	Au	A dengan u

Contoh :

كتب : *kataba*

فعل : *fa'ala*

c. Vokal panjang (madd)

No.	Huruf Arab	Huruf Latin	Keterangan
1.	يا	Â	A dengan topi diatas
2.	ي	Î	I dengan topi diatas
3.	و	Û	U dengan topi diatas



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
NOTA DINAS	iii
PENGESAHAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
PERNYATAAN ORISINALITAS	xi
MOTTO	xii
PERSEMBAHAN	xiii
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN.....	xiv
DAFTAR ISI.....	xviii
DAFTAR TABEL.....	xx
DAFTAR BAGAN	xxi
DAFTAR SINGKATAN	xxii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Batasan Masalah	7
D. Tujuan penelitian	8
E. Kegunaan Penelitian	8
F. Sistematika Penelitian.....	9
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Penelitian Terdahulu	11
B. Deskripsi Teoritik	16
1. Harga/Tarif	16
2. Dampak Kenaikan Harga/Tarif (Inflasi)	26
3. Akad Perjanjian dan Kerja Sama dalam Islam.....	29
C. Kerangka Teoritik	50
D. Kerangka Pikir	56
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Waktu Dan Tempat Penelitian	59
1. Waktu Penelitian	59
2. Tempat Penelitian.....	60
B. Jenis Penelitian & Pendekatan Penelitian	60

1. Jenis Penelitian.....	60
2. Pendekatan Penelitian	61
C. Objek, Subjek dan Informan Penelitian	62
1. Objek Penelitian	62
2. Subjek Penelitian.....	62
D. Teknik Pengumpulan Data.....	64
1. Observasi.....	64
2. Wawancara.....	65
3. Dokumentasi	66
E. Teknik Triangulasi Data	67
F. Teknik Analisis Data	68
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS	
A. Gambaran Umum Penelitian.....	71
1. Tentang Kota Palangka Raya	71
2. Go-Jek Palangka Raya	77
B. Hasil Penelitian	81
1. Faktor Penyebab Kenaikan Tarif Ojek Online.....	81
2. Dampak Kenaikan Tarif Bagi Mitra Pengemudi dan Konsumen Pengguna Jasa Ojek <i>Online</i>	83
C. Analisis Penelitian	101
1. Faktor Penyebab Terjadinya Kenaikan Tarif Ojek <i>Online</i>	102
2. Dampak Kenaikan Tarif Ojek <i>Online</i> Terhadap Mitra Pengemudi dan Konsumen Pengguna Jasa Ojek <i>Online</i>	109
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
1. Kesimpulan	121
2. Saran	122
DAFTAR PUSTAKA	
A. Buku dan <i>E-Book</i>	124
B. Skripsi, Jurnal, Makalah, Internet, dan Lainnya	127
1. Skripsi	127
2. Jurnal.....	127
3. Internet	128
4. Wawancara.....	129

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Jadwal Penelitian.....	61
Tabel 4.1 Jumlah Penduduk dan Rasio Jenis Kelamin Menurut Kecamatan di Kota Palangka Raya Tahun 2019	77
Tabel 4.2 Persentase Penurunan Pendapatan Setelah Kenaikan	113



DAFTAR BAGAN

Bagan 1 Kerangka Pikir	59
------------------------------	----



DAFTAR SINGKATAN



Cet	: Cetakan
Terj.	: Terjemah
dkk.	: dan kawan kawan
dll.	: dan lain lain
dsb.	: dan sebagainya
H.	: Hijriyah
HR.	: Hadits Riwayat
IAIN	: Institut Agama Islam Negeri
M	: Masehi
NIM	: Nomor Induk Mahasiswa
NIP	: Nomor Induk Pegawai
No.	: Nomor
RA	: <i>Radiyallahu 'anhu/Radiyallahu 'anhā</i>
SAW	: <i>Ṣallallāhu 'alaihi wa sallam</i>
SWT	: <i>Subḥānahū wa ta'ālā</i>
t.dt.	: tanpa data
UIN	: Universitas Islam Negeri
Vol.	: Volume

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan zaman berkembang sangat pesat terutama di bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Informasi yang membuat setiap aspek kehidupan menjadi praktis termasuk jasa transportasi di dalamnya. Jasa transportasi *online* masa kini sangat diminati konsumen di Indonesia, selain memberi kemudahan layanan transportasi bagi masyarakat juga ikut mempengaruhi dan mendukung perkembangan ekonomi kreatif di Indonesia.

Pesatnya perkembangan teknologi di bidang transportasi ini menuntut adanya hukum yang resporatif terhadap keadilan dan kesejahteraan para pihak dalam bisnis jasa transportasi *online* yaitu pengelola, mitra dan konsumen/pengguna. Aturan tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat pada 01 Mei 2019. Dalam aturan tersebut Kementerian Perhubungan menetapkan batas atas dan batas bawah tarif ojek *online* dengan sistem zonasi yang terbagi menjadi 3 zona yang akan terus diperbaharui menyesuaikan keadaan.¹

Berangkat dari masalah tuntutan para mitra pengemudi yang melakukan aksi demonya untuk menyampaikan keberatan mereka tentang legalisasi hubungan kerja, penyesuaian tarif hingga menuntut keadilan mereka sebagai tenaga kerja. Hingga pada akhirnya mendesak pemerintah

¹ PM Nomor 12 tahun 2019.

untuk membuat dan memberlakukan tarif sebagaimana yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 guna menjawab tuntutan mitra pengemudi dan menghindari adanya persaingan tidak sehat antara ojek *online* dan ojek konvensional. Kenaikan tarif yang timbul karena penentuan tersebut menimbulkan masalah baru bagi mitra pengemudi yakni kenaikan tarif ojek *online* yang berlaku kini akan berpotensi menurunkan jumlah permintaan konsumen sebesar 75% (Survei *Research Institute of Socio Economic Development* terhadap 2.001 pengguna ojek *online* di 10 provinsi).²

Di Kota Palangka Raya sendiri terdapat 313 jumlah pengendara mitra pengemudi yang aktif terdaftar di *Go-Jek*.³ Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan salah satu mitra pengemudi ojek *online* di Kota Palangka Raya menyebutkan bahwa ada perbedaan jumlah order pengguna jasa ojek *online* dari sebelum pemberlakuan tarif dan setelah pemberlakuan tarif. Berdasarkan hasil observasi awal sekaligus wawancara yang peneliti lakukan terhadap Bapak JG yakni:⁴

“...satu kali pengantaran makanan jumlah poinnya 1,5 dan satu kali mengantarkan penumpang 1 poin, sedangkan jumlah yang harus dikumpulkan 18 poin jadi tidak mudah untuk dapat mencapai target tersebut. Dan belum tentu satu hari dapat mengumpulkan 18 poin, selama seharian penuh saya *online* dari jam 6 pagi dan sampai sekarang baru terkumpul 6 poin...”

² Cindy Mutia Annur, “Gojek dan Grab Kaji Dampak Tarif Ojek Online yang Baru Ditetapkan”, <https://amp.katadata.co.id/berita/2019/03/25/gojek-dan-grab-kaji-dampak-tarif-baru-ojek-online> (12 September 2019).

³ Berdasarkan data yang diperoleh melalui Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah.

⁴ Observasi Awal dan wawancara dengan “JG” Mitra Pengemudi *GoJek* (Palangka Raya, 17 Februari 2019).

Artinya, pendapatan mitra pengemudi tidak hanya didapatkan dari biaya yang dikeluarkan oleh penumpang tetapi melalui bonus yang didapatkan dari target poin jumlah orderan yang mereka dapatkan. Dengan adanya penurunan jumlah penumpang karena kenaikan tarif, maka akan berdampak pada jumlah bonus dan pendapatan yang diterima oleh mitra pengemudi.

Dampak tarif yang naik akan berdampak pada hubungan perusahaan ojek *online* dan mitra pengemudi itu sendiri. Adanya kesenjangan hubungan kemitraan antara mitra pengemudi dan aplikator, justru meletakkan posisi mitra pengemudi tidak seimbang dikarenakan adanya ketidaksesuaian bentuk perjanjian kerjasama yang dilaksanakan. Mitra pengemudi dalam hal ini menjadi yang paling dirugikan karena tidak adanya perlindungan mitra kerja, kepastian kerja, keamanan, dan biaya perawatan kendaraan yang semuanya ditanggung sendiri oleh mitra pengemudi. Sehingga tujuan kenaikan tarif yang dilakukan pemerintah adalah untuk meningkatkan kesejahteraan mitra pengemudi justru menimbulkan permasalahan baru.

Pengamat ketenagakerjaan dari Universitas Gajah Mada (UGM) Susilo Andi Darma mengatakan hubungan antara aplikator dan mitra pengemudi tidak dapat dikaitkan dengan Undang-undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan karena secara legalitas tidak termasuk ke dalam ranah Kementrian Ketenagakerjaan. Hal ini dikarenakan mitra pengemudi disini dikatakan sebagai kemitraan bukan hubungan antara karyawan dan pengusaha artinya posisinya disini adalah mitra pengemudi dan

aplikator sejajar. Hal ini mengakibatkan meskipun tarif ditentukan pemerintah tidak menjamin keberadaan hubungan hukum bagi mitra pengemudi yang bergerak memberikan keuntungan bagi aplikator.⁵

Perusahaan ojek *online* mendapatkan keuntungan mereka sebagian besar dari biaya setoran para mitra pengemudi, penggunaan aplikasi serta data yang dikeluarkan pada penggunaan aplikasi tersebut. Sementara, Rata-rata biaya tetap yang dikeluarkan oleh mitra pengemudi dalam sebulan sebesar Rp856.000 yang terdiri dari: Rp426.000 untuk biaya setoran; Rp160.000 untuk biaya pemeliharaan kendaraan; Rp130.000 untuk biaya pulsa; serta biaya lain-lain seperti untuk minum dan parkir sebesar Rp140.000. Hal ini belum lagi menurunnya konsumen yang diakibatkan oleh kenaikan tarif ojek *online*.

Kebijakan ini tentu tidak memposisikan mitra pengemudi ojek sejajar dengan perusahaan. Kebijakan yang dibuat oleh perusahaan juga dibuat sepihak dan tidak bersifat transparan. Pengemudi (mitra) tidak memiliki posisi tawar sebagaimana pengertian hubungan kemitraan, yakni bersifat saling menguntungkan dan posisi setara antara para pihak.⁶

Kesejahteraan meliputi seluruh bidang kehidupan manusia. Mulai dari ekonomi, sosial, budaya, iptek dan lain sebagainya. Seluruh bidang kehidupan tersebut merupakan kewajiban utama yang harus diperhatikan oleh pemerintah dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat. UMK di

⁵ Safyra Primaditha, "Ironi Tarif dan Timpangnya Hubungan Kerja Online", <https://m.cnnindonesia.com/ekonomi/20181329133901-92-286817/ironi-tarif-dan-timpangnya-hubungan-kerja-ojek-online>, 2018 (11 Maret 2020)

⁶ Ibid.

Kota Palangka Raya adalah sebesar Rp. 2.931.674. Kemudian menurut BPS (Badan Pusat Statistik) data provinsi Kalimantan Tengah, jika dilihat menurut rata-rata pendapatan bersih dengan status belum menikah yaitu Rp. 1.899.600, status kawin Rp. 1.974.200, status kawin anak 1 Rp. Rp. 2.389.000, status kawin anak 2 Rp. 2.110.000, status kawin anak 3 Rp. 2.099.400, status kawin anak 4 Rp. 2.105.000. status kawin anak 5 Rp. 2.486.600, status kawin anak 6 Rp. 2.587.500, status kawin anak 7 dan seterusnya Rp. 2.935.500. Sedangkan, untuk rata-rata pendapatan berdasarkan provinsi di Kalimantan Tengah dan jenis pekerjaan berupa jasa yaitu Rp. 2.341.000.⁷ Indikator tersebut merupakan indikator umum yang digunakan untuk menghitung tingkat kesejahteraan keluarga berdasarkan pendapatan di Provinsi Kalimantan Tengah.

Sedangkan, menurut BkkbN, keluarga adalah unit terkecil dalam masyarakat yang dihitung dari suami isteri atau suami isteri dan anaknya atau ayah dan anaknya atau ibu dan anaknya⁸ (UU No. 52 Tahun 2009).⁹ Tingkat kesejahteraan keluarga dibagi menjadi lima berserta indikatornya, yaitu: 1) Keluarga Pra Sejahtera,¹⁰ 2) Keluarga Sejahtera I,¹¹ 3) Keluarga Sejahtera

⁷ BPS, "Statistik Pendapatan Februari 2019", <https://www.bps.go.id>, (6 Maret 2020).

⁸ Jumlah seluruh anggota keluarga yang menjadi tanggungan dalam rumah tangga dapat memberikan indikasi beban rumah tangga. Semakin besar jumlah anggota keluarga berarti semakin banyak anggota keluarga yang pada akhirnya akan semakin berat beban rumah tangga untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya.

⁹ Fathia Rizky Ananda, Analisis Pengaruh Sosial Ekonomi Terhadap Pengeluaran Konsumsi Keluarga Miskin (Studi pada Masyarakat Pesisir di Desa Gisikcemandi dan Desa Tambak Cemandi Kecamatan Sedati Kabupaten Sidoarjo), "*Jurnal Ilmiah*", t.dt, (Malang: Universitas Brawijaya, 2015), 9-10.

¹⁰ Keluarga Pra Sejahtera: Keluarga yang tidak memenuhi kebutuhan dasar keluarga (agama, sandang, pangan, papan, dan kesehatan).

¹¹ Keluarga Sejahtera I: Keluarga yang dapat memenuhi kebutuhan dasar keluarga tetapi belum dapat memenuhi kebutuhan sosial psikologisnya.

II,¹² 4) Keluarga Sejahtera III,¹³ 5) Keluarga Sejahtera III Plus.¹⁴ Tingkatan tersebut merupakan indikator kesejahteraan keluarga menurut BkkBN.¹⁵

Perlunya perhatian terhadap kesejahteraan mitra pengemudi karena kenaikan tarif ojek *online* dapat di tilik dari kacamata Islam. Dalam Islam upaya menyelesaikan persoalan yang tidak dapat dijumpai solusinya baik dalam Qur'an dan Sunnah akan diselesaikan oleh para ulama dengan menggunakan metode *istinbāth* hukum, adapun metode yang dapat digunakan dalam penelitian ini adalah *maṣlaḥah* dan keterkaitannya dengan konsep perjanjian kerja dan kerja sama kemitraan dalam Islam yaitu *Ijārah* dan *Musyārakah*.

Islam mengatur kesejahteraan keluarga dalam salah satu prinsip pokok *maṣlaḥah* yaitu menjaga harta yang pada masa sekarang erat kaitannya dengan penentuan gaji yang adil dan hak-hak dalam bekerja termasuk tarif ojek *online* yang adil bagi pihak operator dan mitra pengemudi. Tujuan ekonomi Islam termuat dalam konsep *Falāh* (kesejahteraan) yang mengacu kepada pemenuhan kebutuhan dasar, kebebasan dalam bekerja, stabilitas perekonomian masyarakat, keadilan ekonomi, distribusi pendapatan yang merata, berkurangnya jumlah kemiskinan, dan terbukanya kesempatan

¹² Keluarga Sejahtera II: Keluarga yang dapat memenuhi seluruh kebutuhan dasar dan kebutuhan sosial psikologinya tetapi belum dapat memenuhi seluruh kebutuhan perkembangan seperti menabung dan memperoleh informasi (IPTEK).

¹³ Keluarga Sejahtera III: Keluarga yang dapat memenuhi kebutuhan dasar keluarga, sosial psikologi, dan kebutuhan perkembangan tetapi belum dapat memberikan sumbangan materiil untuk kegiatan sosial.

¹⁴ Keluarga Sejahtera III Plus: Keluarga yang semua kebutuhannya terpenuhi seperti kebutuhan dasar keluarga, sosial psikologi, kebutuhan perkembangan dan dapat memberikan sumbangan materiil untuk kegiatan sosial.

¹⁵ BKKBN, *Batasan dan Pemetaan MDK*, aplikasi.bkkbn.go.id, 2018,)Diakses pada Selasa 3 Maret 2019 Pukul 12.13 WIB).

kerja.¹⁶ Hal ini kemudian akan dianalisis lebih lanjut berdasarkan konsep perjanjian kerja dan kerja sama kemitraan berdasarkan Islam yaitu *Ijārah*.

Berdasarkan fenomena di atas dan dengan maraknya pertumbuhan mitra pengemudi ojek *online* khususnya *Go-Jek* yang mendominasi di Kota Palangka Raya, maka peneliti tertarik untuk mengkaji persoalan tersebut secara mendalam, yang kemudian dituangkan dalam bentuk karya ilmiah skripsi dengan tema “Dampak Kenaikan Tarif Ojek *Online* Bagi Mitra Pengemudi Di Kota Palangka Raya (Perspektif Hukum Ekonomi Syariah)”. Sebagai persoalan kontemporer yang dapat dilihat dalam penelitian ini, hal ini tergolong baru dan setiap peraturan perundang-undangan yang dibuat harus mempertimbangkan keadaan sosial masyarakat.

B. Rumusan Masalah

Beberapa masalah yang ingin peneliti rumuskan dalam masalah ini adalah sebagai berikut:

1. Apa saja faktor penyebab kenaikan tarif ojek *online*?
2. Bagaimana dampak kenaikan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi dan konsumen pengguna jasa ojek *online*?

C. Batasan Masalah

Mengingat begitu luasnya hal-hal yang berhubungan dengan rumusan masalah diatas, maka peneliti membatasi pembahasan ini sesuai dengan materi yang terdapat dalam rumusan masalah pada skripsi ini, yakni hanya

¹⁶ Oky Andrianto, *Maṣlahah dan Falāh dalam Ekonomi Islam*, <https://www.kompasiana.com/okyandrianto/58b1c63a739373530938fadc/maṣlahah-dan-Falāh-dalam-ekonomi-islam>. (Diakses pada Senin, 01 Juli 2019 Pukul 22.26 WIB).

terfokus kepada ojek *online* yang ada di kota Palangka Raya yaitu *Go-Jek* yang keberadaannya mendominasi di Kota Palangka Raya terkhusus di wilayah Kecamatan Pahandut dan Kecamatan Jekan Raya.

D. Tujuan penelitian

Maksud dan tujuan dalam penelitian ini (*the goal of the research*) untuk mengetahui gambaran yang sesungguhnya sebagai berikut:

1. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis faktor penyebab kenaikan tarif ojek *online*
2. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis dampak kenaikan tarif ojek *online* pada mitra pengemudi ojek *online* dan konsumen pengguna jasa ojek *online*

E. Kegunaan Penelitian

Adapun yang menjadi kegunaan penelitian ini di bagi menjadi dua bagian yaitu, kegunaan teoritis dan kegunaan praktis sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan pengetahuan penelitian terhadap perkembangan ekonomi kemudian berkontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan teknologi dan intelektual dibidang hukum Islam dan dapat dijadikan acuan bagi penelitian selanjutnya sebagai bahan literatur sekaligus sumbangan pemikiran dalam memperkaya khazanah literatur bagi perpustakaan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palangka Raya, sehingga kegiatan penelitian dapat dilakukan secara terus menerus.

2. Kegunaan Praktis

- a. Sebagai sarana untuk menambah wawasan, pengetahuan dan pengalaman bagi mahasiswa terkait permasalahan yang diteliti khususnya tinjauan hukum Ekonomi Syariah terhadap kenaikan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi di Indonesia.
- b. Sebagai bahan referensi pengetahuan mahasiswa tentang tinjauan hukum Islam terhadap kenaikan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi di Indoneisa. Mahasiswa diharapkan mengetahui lebih dalam tentang sebuah praktik menerapkan aturan sebuah keputusan yang telah dikeluarkan dan dapat ikut serta mengkaji kembali regulasi yang dikeluarkan agar kemudian dapat jadi bahan pertimbangan bagi pihak regulator dalam mengeluarkan sebuah aturan.

F. Sistematika Penelitian

Hasil penelitian ini disajikan dalam bentuk laporan penelitian yang terdiri dari lima bab di mana semua bab mempunyai keterkaitan secara manfaat. Penempatan setiap bab diatur dalam sistematika yang memungkinkan keterkaitan yang dapat dimengerti dengan lebih mudah bagi orang yang membaca laporan penelitian.

BAB I : Pendahuluan

Pada bab pendahuluan dikemukakan Latar belakang masalah, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, dan sistematika penelitian.

BAB II : Kajian Pustaka

Pada bab Kajian pustaka yang berisikan antara lain hasil penelitian sebelumnya, deskripsi teoretik, kerangka teoretik dan kerangka pikir.

BAB III : Metode Penelitian

Pada BAB ini membahas tentang metode penelitian meliputi, tempat dan waktu penelitian, metode penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data dan teknik pengolahan data, teknik analisis data.

Hasil Penelitian & Pembahasan

BAB IV : Pada bab ini berisikan tentang gambaran umum lokasi penelitian, memuat analisis dan pembahasan serta akan diuraikan secara rinci mengenai penelitian dan hasil-hasilnya yang relevan dengan pembahasan.

Penutup

BAB V : Pada bab ini akan memuat kesimpulan dan saran-saran dari hasil penelitian.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan penelitian pada dampak yang terjadi akibat penentuan tarif ojek *online* sebagaimana yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat pada 01 Mei 2019. Dalam hal ini, peneliti mempertanyakan tentang kenaikan tarif ojek *online* yang ditetapkan pemerintah, dampak kenaikan tarif ojek *online* dan perspektif Hukum Ekonomi Syariah terhadap dampak kenaikan tarif ojek *online* terhadap mitra pengemudi. Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah yuridis empiris yang dengan kata lain dapat disebut penelitian lapangan dengan menggunakan pendekatan konseptual dan pendekatan *fiqh* di dalamnya. Lalu kemudian peneliti akan terus mengkajinya hingga tercapainya tujuan hasil penelitian.

Peneliti sebelumnya telah melakukan pencarian skripsi-skripsi yang berkaitan dengan penelitian. Hal ini bertujuan dapat menjadikan bahan perbandingan dan titik tolak keabsahan fokus permasalahan yang diteliti. Berdasarkan hasil penelusuran dan pencarian terhadap penelitian-penelitian sebelumnya, baik melalui website, perpustakaan dan lain sebagainya, peneliti menemukan beberapa penelitian yang berkaitan dengan penelitian peneliti, yaitu:

1. Afifudin Zuhdi tahun 2018 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Purwokerto yang berjudul, “Eksistensi Ojek Pangkalan di Tengah Adanya Ojek *Online* Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam (Studi Kasus: Pada Ojek Pangkalan di Purwokerto)”, penelitian ini mempermasalahkan tentang respon ojek pangkalan di Purwokerto setelah adanya ojek online dalam mempertahankan eksistensinya dan dampak sosial ekonomi ditengah adanya ojek online terhadap ojek pangkalan di Purwokerto. Penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*), menggunakan metode analisis deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini terfokus terhadap pelaksanaan kegiatan perekonomian ojek pangkalan dalam mempertahankan eksistensinya dan dampak sosial ekonomi yang ditimbulkan dengan adanya ojek *online*.

“Hasil penelitian menunjukkan bahwa, 1) Ojek pangkalan dalam mempertahankan eksistensinya dapat dilihat dari nilai atau tujuan yang ingin dicapai adalah nilai ekonomi karena nilai pendapatan mereka lebih pasti tidak perlu dibagi dengan perusahaan aplikasi. 2) Kehadiran ojek *online* memberikan dampak ekonomi dan sosial yaitu menurunnya pendapatan ojek pangkalan yang disebabkan dengan adanya ojek *online* yang memasang tarif seenaknya tanpa memperhatikan kondisi jalan dan lain-lain. Selain itu sering terjadi konflik sosial dan berujung pada kekerasan antara ojek pangkalan dan ojek *online*.”¹⁷

Kelebihan penelitian ini adalah lebih terfokus pada eksistensi dari ojek pangkalan setelah munculnya ojek *online* di mana dijelaskan dengan analisis deksriptif yang terjadi di Purwokerto. Akan tetapi, kekurangannya adalah pada kesimpulan hasil analisis penelitian ini kajian Islamnya tidak

¹⁷ Afifudin Zuhdi, “Eksistensi Ojek Pangkalan di Tengah Adanya Ojek *Online* Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam (Studi Kasus: Pada Ojek Pangkalan di Purwokerto)”, (Skripsi--Purwokerto: IAIN Purwokerto, 2018), 18.

dimuat didalamnya padahal mencantumkan perspektif sosiologi ekonomi Islam pada judul penelitian.

2. M. Nur Romadhon tahun 2018 Fakultas Dakwah dan Komunikasi Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta yang berjudul, “Dampak Ojek *Online* Terhadap Kesejahteraan Sosial (Studi Kasus pada Komunitas Independent Gojek di Yogyakarta)”, penelitian ini mempermasalahkan tentang dampak ojek *online* terhadap kesejahteraan sosial pada Komunitas Independent Gojek di Yogyakarta. Sedangkan, subjek dan objek dalam penelitian ini adalah Ketua, Pengurus, maupun Anggota dari Komunitas Independent Gojek dan dampak ojek *online* terhadap kesejahteraan sosial pada komunitas independent Gojek di Yogyakarta. Jenis penelitian ini termasuk dalam penelitian deskriptif kualitatif, hasil penelitian ini berfokus pada peningkatan perekonomian yang dihasilkan oleh ojek *online* terutama komunitas Gojek di Indonesia.

“Hasil penelitian menunjukkan bahwa, 1) Menjadi seorang driver Gojek memiliki nilai positif karena dapat memberikan dampak yang nyata terhadap perekonomian dan menjadi solusi untuk kebutuhan transportasi umum, namun sisi negatif yang didapatkan dari seorang driver Gojek adalah meningkatnya persaingan karena menjamurnya driver yang berpengaruh pada masing-masing orderan driver. 2) Dampak perubahan setelah menjadi driver GOJEK yaitu peningkatan perekonomian karena di era modernisasi ini kita dituntut untuk kreatif dan bisa memanfaatkan keadaan. Memberikan lapangan pekerjaan yang luas dan pendapatan yang lebih besar dari pekerjaan para driver sebelumnya memberikan dampak pada kesejahteraan sosial driver Gojek”.¹⁸

Kelebihan pada penelitian ini ialah memfokuskan efek positif dan negatif pada kesejahteraan mitra pengemudi dalam hal pesatnya

¹⁸ M. Nur Romadhon, Dampak Ojek *Online* Terhadap Kesejahteraan Sosial (Studi Kasus pada Komunitas Independent Gojek di Yogyakarta), (Skripsi--Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2018), 83-84.

persaingan bisnis ojek *online* didalamnya menggunakan metode deskriptif kualitatif pada studi kasus komunitas *Independent GoJek* di Yogyakarta. Akan tetapi, kekurangan penelitian ini ialah tidak secara spesifik menyebutkan data bahwa antar mitra pengemudi terindikasi adanya persaingan sehat atau tidak sehatnya untuk mengukur tingkat kesejahteraan antar mitra pengemudi yang diakibatkan dari maraknya pertumbuhan ojek *online*.

3. Muhammad Jabir Zamzamy tahun 2018 Fakultas Syariah Dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Ampel yang berjudul, “Analisis Hukum Islam Terhadap tambahan Tarif Taksi *Online* Di Wilayah Jawa Timur,” penelitian ini mempermasalahkan tentang praktik tambahan tarif taksi *online* di wilayah Jawa timur dan analisis hukum Islam terhadap tambahan tarif taksi *online* di wilayah Jawa Timur. Jenis penelitian ini bersifat penelitian lapangan, hasil penelitian ini berfokus pada praktik tambahan tarif yang dilakukan oleh mitra pengemudi terhadap pengguna yang berada dalam lingkup wilayah Jawa Timur.

“Hasil penelitian menunjukkan bahwa, 1) Praktik penambahan tarif yang dilakukan oleh mitra pengemudi yang dibebankan kepada penumpang yang ketika pengguna layanan melakukan pemesanan dengan jarak yang ditempuh berada diluar wilayah operasi GrabCar oleh karena itu mitra pengemudi menambahkan tarif yang tertera pada aplikasi dengan besaran dua kali lipat dari tarif yang tertera pada aplikasi. 2) Praktik tambahan tarif taksi *online* berdasarkan tinjauan hukum Islam tidak memenuhi rukun dan syarat akad *Ijârah* karena tidak adanya kesepakatan kedua belah pihak dengan membebankan tarif secara sepihak maka akadnya tidak sah.¹⁹

¹⁹ Muhammad Jabir Zamzamy, Analisis Hukum Islam Terhadap tambahan Tarif Taksi *Online* Di Wilayah Jawa Timur, (Skripsi--Surabaya: UIN Sunan Ampel, 2018), t.d digilib.uinsby.ac.id. (Diakses pada 06 Juli 2019), 62.

Kelebihan penelitian ini adalah memfokuskan penelitian pada pandangan hukum Islam terhadap tambahan tarif yang dilakukan oleh mitra pengemudi transportasi *online* yang pada praktiknya terjadi di wilayah Jawa Timur. Di dalamnya lengkap menjelaskan bagaimana berakad dan rukun yang dilakukan dalam Islam dilakukan. Tetapi kekurangan dalam penelitian ini adalah tidak adanya pernyataan langsung kenapa dari mitra pengemudi transportasi *online* melakukan penambahan tarif itu sendiri selain adanya data wawancara dari beberapa konsumen yang dikenakan penambahan tarif oleh mitra pengemudi transportasi *online*.

Berdasarkan dari 3 penelitian terdahulu yang telah peneliti paparkan di atas, di mana terdapat persamaan dan perbedaan dengan penelitian yang peneliti lakukan. Ketiga penelitian di atas memiliki kesamaan dengan yang peneliti teliti subjek permasalahan yaitu ojek *online*. Akan tetapi, dari ketiga penelitian di atas perbedaannya terletak pada pokok permasalahan yang diteliti. Pada penelitian Afifudin Zuhdi memiliki pokok permasalahan mengenai eksistensi ojek pangkalan dengan adanya ojek online. Pada penelitian M. Nur Romadhon memiliki pokok permasalahan mengenai dampak ojek online pada kesejahteraan sosial. Pada penelitian Muhammad Jabir Zamzamy memiliki pokok permasalahan mengenai praktik penambahan tarif yang dilakukan oleh mitra pengemudi.

Sudah tampak jelas antara penelitian terdahulu dengan penelitian peneliti adalah berbeda. Dalam penelitian ini peneliti ingin mengetahui dan memahami mengenai dampak kenaikan tarif bagi mitra pengemudi ojek *online* dan hal ini

tergolong baru. Hal ini penting untuk diteliti karena menyangkut permasalahan hajat banyak masyarakat yang mana pertumbuhan ojek *online* di Kota Palangka Raya terus meningkat sehingga perlu diperhatikan kepentingan berbagai pihak yang terlibat di dalamnya. Kemudian sepanjang pengetahuan peneliti belum ditemukan adanya penelitian yang serupa dengan penelitian yang dilakukan peneliti.

B. Deskripsi Teoritik

1. Harga/Tarif

a. Pengertian dan Peran Harga/Tarif

Harga adalah jumlah uang (satuan moneter) dan/atau aspek lain (nonmoneter) yang mengandung utilitas/kegunaan tertentu yang diperlukan untuk mendapatkan suatu jasa.²⁰ Kaitan pengertian tersebut dalam jasa ojek *online* harga/tarif dapat diartikan nilai jasa yang diukur dengan jumlah uang yang dikeluarkan oleh pembeli untuk mendapatkan sejumlah jasa berikut pelayanannya.

Harga sebuah produk atau jasa merupakan faktor penentu utama permintaan pasar, harga mempengaruhi posisi pesaing dan bagian atau saham pasar dari perusahaan. Sewajarnya jika harga mempunyai pengaruh yang bukan kecil terhadap pendapatan dan laba bersih.²¹

Harga menjadi ukuran bagi konsumen di mana ia mengalami kesulitan dalam menilai mutu produk yang kompleks yang ditawarkan

²⁰ Fandi Tjiptono, *Pemasaran Jasa*, (Malang : Bayumedia Publishing, 2004), 178.

²¹ Wiliem J. Stanton, *Prinsip Pemasaran*, (Jakarta: Erlangga, 1998), 306-307.

untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan apabila barang yang diinginkan konsumen adalah barang dengan kualitas atau mutu yang baik maka tentunya harga tersebut mahal sebaliknya bila yang diinginkan konsumen adalah dengan kualitas biasa-biasa saja atau tidak terlalu baik maka harganya tidak terlalu mahal.²² Dari sudut pandang pemasaran, ada tiga peran/fungsi utama harga yaitu:²³

1) Turut menentukan volume penjualan

Dengan mengacu pada kurva penawaran dan permintaan (*supply and demand*), kita mengetahui bahwa harga berbanding terbalik dengan volume penjualan: semakin tinggi harga sebuah produk maka volume penjualan semakin rendah.

2) Turut menentukan besarnya laba

Laba sebuah produk ditentukan oleh harga jual per unit dikurangi dengan biaya-biaya atau harga pokok penjualan (*cost of goods sold*). Pada tingkat harga pokok penjualan tertentu, semakin tinggi harga jual semakin tinggi laba yang diperoleh dan sebaliknya.

3) Turut menentukan citra produk

Salah satu unsur yang membentuk citra sebuah produk adalah persepsi mengenai kualitas produk, dan persepsi mengenai kualitas sebuah produk ditentukan antara lain oleh harga jual

²² Philip Kotler, Gary Amstrong, *Prinsip-Prinsip Pemasaran*, (Jakarta: Erlangga 2001) 439.

²³ Jajat Kristanto, *Manajemen Pemasaran Internasional: Sebuah Pendekatan Strategi*, (Jakarta: Erlangga, 2011), 200-203.

produk, artinya semakin mahal harga sebuah produk maka persepsi konsumen mengenai kualitas produk tersebut semakin tinggi dan sebaliknya.

Harga memiliki dua peranan utama dalam proses pengambilan keputusan para pembeli, yaitu peranan alokasi dan peranan informasi:²⁴

- 1) Peranan alokasi dari harga, yaitu fungsi harga dalam membantu para pembeli untuk memutuskan cara memperoleh manfaat atau utilitas tertinggi yang diharapkan berdasarkan daya belinya. Dengan demikian, adanya harga dapat membantu para pembeli untuk memutuskan cara mengalokasikan daya belinya pada berbagai jenis barang dan jasa. Pembeli membandingkan harga dari berbagai alternatif yang tersedia, kemudian memutuskan alokasi dana yang dikehendaki.
- 2) Peranan informasi dari harga, yaitu fungsi harga dalam mendidik konsumen mengenai faktor-faktor produk, seperti kualitas. Hal ini terutama bermanfaat dalam situasi di mana pembeli mengalami kesulitan untuk menilai faktor produk atau manfaatnya secara objektif. Persepsi yang sering berlaku adalah bahwa harga yang mahal mencerminkan kualitas yang tinggi.

²⁴ Fandi Tjiptono, *Pemasaran Jasa*, 152.

Harga berperan penting secara makro (bagi perekonomian secara umum) dan secara mikro (bagi konsumen dan perusahaan), adapun peran harga tersebut adalah:²⁵

- 1) Bagi Perekonomian, harga produk mempengaruhi upah, sewa, bunga, dan laba. Harga merupakan regulator dasar dalam sistem perekonomian, karena harga berpengaruh terhadap alokasi faktor-faktor produksi. Seperti tenaga kerja, tanah, modal, waktu dan kewirausahaan (*entrepreneurship*). Tingkat upah yang tinggi menarik tenaga kerja.
- 2) Bagi Konsumen, dalam penjualan ritel, ada segmen pembeli yang sangat sensitif terhadap faktor harga (menjadikan harga sebagai satu-satunya pertimbangan membeli produk) dan ada pula yang tidak. Mayoritas konsumen sensitif terhadap harga, namun juga mempertimbangkan faktor lain (seperti citra merek, lokasi toko, layanan, nilai, fitur produk, dan kualitas).
- 3) Bagi Perusahaan, dibandingkan dengan bauran pemasaran lainnya (produk, distribusi dan promosi) yang membutuhkan pengeluaran dana dalam jumlah besar, harga merupakan satu-satunya elemen bauran pemasaran yang mendatangkan pendapatan. Harga produk adalah determinan utama bagi permintaan pasar atas produk bersangkutan. Harga

²⁵ Ibid., 182-183.

mempengaruhi posisi bersaing dan pangsa pasar bagi perusahaan.

Harga/tarif memiliki banyak peran termasuk perannya bagi pendapatan mitra pengemudi, sehingga apabila kenaikan tarif dilakukan tanpa pertimbangan keseimbangan hak dan kewajiban yang diterima maka akan mempengaruhi permintaan atas jasa angkut penumpang bagi mitra pengemudi ojek *online* di Indonesia.

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Harga/Tarif

Banyak faktor yang mempengaruhi pembuatan keputusan penentuan harga jual baik dari lingkungan internal maupun dari lingkungan eksternal perusahaan. Faktor-faktor tersebut antara lain adalah sebagai berikut:²⁶

1) Faktor Bukan Biaya

Faktor bukan biaya ini meskipun sulit diukur dan diramalkan namun harus juga dipertimbangkan dalam penentuan harga jual. Faktor bukan biaya biasanya merupakan faktor yang berasal dari luar perusahaan yang dapat mempengaruhi keputusan manajemen dalam menentukan harga jual. Faktor-faktor tersebut antara lain adalah:

a) Keadaan Perekonomian

Keadaan perekonomian sangat mempengaruhi tingkat harga yang berlaku. Perubahan kondisi perekonomian dalam keadaan

²⁶ Supriyono, *Akuntansi Manajemen 3 : Proses Pengendalian Manajemen Edisi I*, (Yogyakarta : STIE YKPN, 2001), 327.

inflasi, yaitu turunnya daya beli uang maka akan menyebabkan harga jual barang atau jasa akan naik. Sebaliknya apabila perekonomian dalam keadaan deflasi, yaitu naiknya daya beli uang maka harga jual barang atau jasa akan menjadi lebih rendah.

b) Elastisitas Permintaan

Berubah tidaknya harga produk tergantung pada elastisitas permintaan produk. Karakteristik elastisitas permintaan adalah :

1) Jika permintaan elastis, peningkatan harga berakibat penurunan permintaan sehingga total pendapatan menurun. 2) eJika permintaan produk tidak elastik, peningkatan harga berakibat penurunan permintaan, namun total pendapatan meningkat. 3) Elastisitas permintaan diukur berdasarkan persentase perubahan kuantitas dibagi persentase perubahan harga. 4) Jika elastisitas kurang dari 1, permintaan disebut tidak elastik. Jika elastisitas permintaan lebih besar dari 1, permintaan disebut elastik. 5) Elastisitas saling mengukur pengaruh harga barang substitusi terhadap permintaan produk tertentu.

c) Pada model ekonomi, harga jual disusun berdasarkan tipe pasar yang dihadapi oleh perusahaan. Beberapa tipe pasar yang penting adalah persaingan sempurna, persaingan monopolistik, oligopoli, monopoli.²⁷

²⁷ Ibid., 135.

d) Penawaran dan Permintaan

Penawaran adalah berbagai jumlah barang yang ditawarkan oleh penjual pada suatu tingkat harga tertentu yang menganggap hal-hal lain sama. Permintaan adalah jumlah barang yang diminta pembeli pada tingkat harga tertentu dengan asumsi hal-hal lainnya sama. Pertemuan antara kurva penawaran dan permintaan menghasilkan suatu keseimbangan yang menunjukkan besarnya harga (harga jual). Bentuk pasar yang dihadapi produsen dan konsumen juga sangat mempengaruhi keseimbangan harga pada kurva penawaran dan permintaan.

e) Tindakan atau Reaksi Pesaing

Tindakan atau reaksi pesaing juga dapat mempengaruhi tingkat harga yang ditetapkan oleh perusahaan. Perusahaan yang menghasilkan barang atau jasa yang sejenis akan berusaha menarik minat konsumen dengan cara menjual produk atau jasanya dengan tingkat harga yang lebih rendah apabila dibandingkan dengan harga yang ditetapkan oleh pesaingnya

f) Pengaruh Pemerintah

Pengaruh pemerintah yang dimaksudkan dalam penentuan harga jual khususnya adalah undang-undang, keputusan, peraturan, dan kebijakan pemerintah yang ada.⁸ Penentuan harga jual barang atau jasa yang menyangkut hajat hidup orang banyak sangat dipengaruhi oleh kebijaksanaan atau aturan pemerintah.

Pengawasan pemerintah berpengaruh dalam penentuan harga maksimum dan minimum bagi produk atau jasa yang merupakan kebutuhan pokok masyarakat.²⁸

g) Citra atau Kesan Masyarakat

Citra atau kesan masyarakat terhadap suatu barang atau jasa dapat mempengaruhi harga. Barang atau jasa yang telah dikenal masyarakat mempunyai harga jual yang lebih tinggi dibanding dengan barang atau jasa yang masih baru di pasar.

h) Tujuan Nonlaba (Nirlaba)

Perusahaan non laba mempunyai tujuan melayani masyarakat. Pada umumnya, perusahaan non laba bergerak di bidang jasa. Harga jual produknya ditentukan sama dengan total biaya yang dikeluarkan. Biaya total dapat mencakup keseluruhan dana operasi perusahaan, beban bunga yang ditanggung, dana untuk meningkatkan jasa pelayanan serta perluasan operasi.

i) Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Rasa tanggung jawab sosial perusahaan terhadap masyarakat dapat mempengaruhi penentuan harga jual. Harga jual ditentukan berdasarkan tingkat ekonomi masyarakat yang dilayani.²⁹

2) Faktor Biaya

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

Faktor yang menjadi perhatian khusus bagi manajemen dalam penentuan harga jual adalah biaya. Dalam penentuan harga jual, faktor biaya digunakan sebagai batas bawah karena dalam kondisi wajar harga jual harus dapat menutup semua biaya yang bersangkutan dengan produk/jasa dan dapat menghasilkan laba yang diharapkan. Maka dapat diasumsikan bahwa harga jual yang ditetapkan harus lebih tinggi dari total biaya yang telah dikeluarkan supaya menguntungkan bagi perusahaan. Manajemen harus mampu menekan dan mengendalikan biaya agar struktur biaya tetap rendah sehingga harga jual produk yang ditawarkan dapat ditekan. Biaya dapat digolongkan menjadi: a) Objek pengeluaran, b) Fungsi pokok dalam perusahaan, c) Hubungan biaya dengan sesuatu yang dibiayai, d) Perilaku biaya dalam hubungannya dengan perubahan volume kegiatan, e) Jangka waktu manfaatnya.³⁰

c. Harga Dalam Pandangan Islam

Ibnu Taimiyah merupakan orang pertama kali menaruh perhatian terhadap permasalahan harga adil. Ia sering menggunakan dua istilah ini yaitu kompensasi yang setara dari harga yang setara. Ibnu Taimiyah juga membedakan dua jenis harga yakni harga yang tidak ada dan dilarang dan harga ada dan disukai. Ibnu Taimiyah menganggap harga yang setara adalah harga yang adil, ia juga

³⁰ Mulyadi, *Sistem Akuntansi*, (Jakarta : Salemba Empat, 2007), 24.

menjelaskan bahwa harga yang setara adalah harga yang dibentuk oleh kekuatan pasar yang berjalan secara bebas yakni pertemuan antar permintaan dan penawaran ia menggambarkan harga pasar sebagai berikut.³¹

Harga dalam pandangan Islam pertama kali terlihat dalam hadist yang menceritakan bahwa ada sahabat yang mengusulkan kepada Nabi untuk menetapkan harga dipasar Rasulullah menolak tawaran itu dan mengatakan bahwa harga dipasar tidak boleh ditetapkan karena Allah-lah yang menentukannya, sungguh menakjubkan teori Nabi tentang harga dan pasar. Kekaguman ini karena ucapan Nabi SAW itu mengandung pengertian bahwa harga pasar itu sesuai dengan kehendak Allah SWT.³²

Menurut pakar Ekonomi Kontemporer teori inilah yang diadopsi oleh bapak Ekonomi Barat Adam Smith dengan nama teorinya invisible hands, menurut teori ini pasar-pasar akan diatur oleh tangan-tangan yang tidak kelihatan, oleh karena itu harga disebut berdasarkan dengan teori permintaan dan penawaran. Harga juga dipengaruhi oleh tingkat-tingkat kepercayaan terhadap orang-orang yang terlibat dalam transaksi. Bila seorang yang terpercaya dan dianggap mampu dalam membayar kredit, maka penjual akan senang melakukan transaksi dengan orang tersebut. Tapi bila kredibilitas (kekuatan untuk menimbulkan kepercayaan) seseorang dalam masalah

130. ³¹ Adiwarman Karim, *Ekonomi Mikro Islam*, (Jakarta: Penerbit III T Indonesia, 2003),

³² Ibid.

kredit telah diragukan, maka penjual akan ragu untuk melakukan transaksi dengan orang tersebut. Tetapi bila kredibilitas seseorang dalam masalah kredit telah diragukan, maka penjual akan ragu untuk melakukan transaksi dengan orang tersebut dan cenderung memasang harga tinggi.³³

Akmad Mujahidin mengatakan bahwa pada masa kepemimpinan Rasul di mana Rasul tidak mau menetapkan harga. Hal demikian menunjukkan bahwa ketentuan harga itu diserahkan kepada mekanisme pasar yang alamiah hal ini dilakukan ketika pasar dalam keadaan normal akan tetapi apabila tidak dalam keadaan sehat yakni terjadi kedzaliman seperti adanya kasus penimbunan, riba dan penipuan, maka pemerintah hendaknya dapat bertindak untuk menentukan harga pada tingkat yang adil sehingga dari penetapan harga tersebut tidak adanya pihak yang dirugikan. Dengan demikian pemerintah hanya memiliki wewenang untuk menentukan harga apabila terjadi praktek kedzaliman pada pasar, namun dalam kondisi normal harga diserahkan pada kesepakatan antara pembeli dan penjual.³⁴

2. Dampak Kenaikan Harga/Tarif (Inflasi)

Dampak adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat positif maupun negatif. Dalam kasus ini, yang dikemukakan oleh Joko Widodo dalam Jotin Khisty dan B. Kent Lall, dampak merupakan pengaruh-

³³ Heri Sudarsono, *Konsep Ekonomi Islam*, (Yogyakarta: Ekonosia, 2004), 32.

³⁴ Akhmad Mujahidin, *Ekonomi Islam*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2007), 172.

pengaruh yang dimiliki pelayanan angkutan umum terhadap lingkungan sekitar dan keseluruhan kawasan yang dilayaninya.³⁵ Perubahan yang dapat menimbulkan dampak ini tentunya akan menimbulkan masalah dan harus dipikirkan langkah antisipasi atau upaya pemecahannya. Oleh karena itu, langkah ini harus mampu melakukan pencermatan atau mengenali setiap perubahan yang terjadi baik pada lingkungan internal maupun eksternal.³⁶

Faktor pendorong kenaikan harga dapat disebabkan oleh upah, kekuatan pasar, *imported inflation*, dan kebijakan pemerintah. Meningkatnya biaya tenaga kerja yang bersifat lebih besar daripada produktivitas akan menyebabkan perusahaan lain menaikkan harga produk guna mempertahankan keuntungan. Kebijakan pemerintah mempengaruhi *cost push inflation* (inflasi yang disebabkan oleh kenaikan biaya) sehingga mendorong perusahaan menaikkan harga produk. Berdasarkan pengelompokkan Indeks Harga Konsumen inflasi dipengaruhi oleh:³⁷

- a. Inflasi inti, yaitu komponen inflasi yang cenderung menetap dalam pergerakan inflasi dan dipengaruhi oleh faktor fundamental seperti: 1) Interaksi permintaan-penawaran, 2) Lingkungan eksternal (nilai tukar, harga komoditi internasional, inflasi mitra dagang), 3) Ekspektasi inflasi dari pedagang dan konsumen.

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid.

³⁷ Bank Indonesia, "Inflasi", <https://www.bi.go.id>, 2018, (11 Maret 2019).

- b. Inflasi non inti, yaitu komponen inflasi yang cenderung tinggi volatilitasnya karena dipengaruhi oleh selain faktor fundamental.

Komponen inflasi non inti terdiri dari:

- 1) Inflasi komponen bergejolak (*volatile food*): inflasi yang dominan dipengaruhi oleh *shocks* (kejutan) dalam kelompok bahan makanan seperti panen, gangguan alam, atau faktor perkembangan harga komoditas pangan domestik maupun perkembangan harga komoditas pangan internasional.
- 2) Inflasi komponen harga yang diatur pemerintah (*administered prices*): inflasi yang dominan dipengaruhi oleh *shocks* (kejutan) berupa kebijakan harga pemerintah, seperti harga BBM bersubsidi, tarif listrik, tarif angkutan, dll.

Dalam suatu negara, inflasi sangat mempengaruhi stabilitas perekonomian negara karena:³⁸

- 1) Tingkat inflasi yang tinggi mempengaruhi tingkat produksi dalam negeri, melemahkan produksi barang ekspor. Tingkat inflasi yang tinggi menurunkan produksi karena harga menjadi tinggi dan permintaan akan barang menurun sehingga produksi menurun.
- 2) Inflasi menyebabkan terjadinya kenaikan harga barang dan kenaikan harga upah buruh dan dilain pihak daya beli masyarakat dapat turun karena kenaikan tersebut.

³⁸ Siwi Nur Andriyani, "Analisis Pengaruh Inflasi dan suku Bunga Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia", *Jurnal Manajemen Bisnis Krisnadwipayana*, Vol.4 No. 2, (t.dt, 2016), 3.

Kenaikan harga yang disebabkan oleh kebijakan pemerintah termasuk tarif angkutan dalam hal ini ojek *online* akan berdampak pada ekonomi mikro di Indonesia karena pengeluaran konsumen dan mitra dagang meningkat seiring kenaikan tarif tersebut. Mitra dagang dalam hal ini restoran-restoran yang menjadi mitra dagang dalam perusahaan ojek *online* akan menaikkan harga-harga produksi yang diakibatkan oleh meningkatnya biaya transportasi *online*. Kenaikan tarif ojek *online* berdampak pada peningkatan kesejahteraan mitra pengemudi ojek *online* diakibatkan oleh pengeluaran konsumen yang naik maka dapat mempengaruhi pendapatan pengemudi karena menurunnya permintaan konsumen. Kenaikan tarif tersebut apabila tidak diiringi penyesuaian kebijakan perusahaan pada mitra pengemudi sebagaimana hubungan kemitraan semestinya maka akan berdampak negatif bagi kesejahteraan mitra pengemudi.

3. Akad Perjanjian dan Kerja Sama dalam Islam

a. *Syirkah* (Kerja Sama Usaha)

Syirkah menurut bahasa berarti *al-ikhtilâth*, artinya campur atau percampuran. Percampuran adalah seseorang mencampurkan hartanya dengan harta orang lain sehingga tidak dapat dibedakan lagi. Menurut istilah, yang dimaksud dengan *Syirkah* adalah sebagai berikut:³⁹

³⁹ Wawan Muhwan Hariri, *Hukum Perikatan*, (Bandung: CV. Pustaka Setia, 2011), 289-290.

1. Sayyid Sabiq, *Syirkah* adalah akad perkongsian dalam hal modal dan keuntungan.
2. Menurut Malikiyyah, *Syirkah* adalah:

هِيَ إِذْنٌ فِي التَّصَرُّفِ لهُمَا مَعَ أَنْفُسُهُمَا أَيَّ أَنْ يَأْذَنَ كُلُّ وَاحِدٍ مِنَ الشَّرِيكَينِ لِصَاحِبِهِ فِي أَنْ يَتَصَرَّفَ فِي مَالٍ لَّهُمَا مَعَ إِبْقَاءِ حَقِّ التَّصَرُّفِ لِكُلِّ مِنْهُمَا.

Secara terminologi, *Syirkah* adalah perkongsian yang didalamnya terdapat izin untuk mendayagunakan (*tasharuf*) harta yang dimiliki dua orang secara bersama-sama oleh keduanya, yaitu keduanya saling mengizinkan kepada salah satunya untuk mendayagunakan harta milik keduanya, tetapi masing-masing memiliki hak untuk ber-*tasharuf*.

3. Di kalangan Ulama Hanabilah, *Syirkah* adalah:

الْإِجْتِمَاعُ فِي اسْتِحْقَاقِ أَوْتَصَرُّفٍ.

Syirkah dimaksudkan dengan perhimpunan kewenangan atau pengolahan harta.

4. Syafi'iyah mendefinisikan *Syirkah* dengan:

تُبُوتُ الْحَقِّ فِي شَيْءٍ لِاثْنَيْنِ فَأَكْثَرَ عَلَى جِهَةِ الشُّيُوعِ.

Ketetapan hak pada sesuatu yang dimiliki dua orang atau lebih dengan cara yang masyhur.

5. Ulama Hanafiyah mendefinisikan *Syirkah* dengan:

عِبَارَةٌ عَنْ عَقْدٍ بَيْنَ لِمَتَشَارِكِينَ فِي رَأْسِ الْمَالِ وَالرَّيْحِ.

Ungkapan tentang atau adanya transaksi tentang akad antara dua orang yang bersekutu pada pokok harta dan keuntungan.

1) Dasar Hukum *Musyārahah*

Menurut Sayyid Sabiq, *musyārahah* disebut pula dengan *Syirkah*, yang artinya bersekutu atau bekerja sama. *Musyārahah* juga dikatakan sebagai kemitraan atau upaya kemitraan atau

partisipasi. Sehingga dalam ekonomi kemitraan terdapat upaya dan usaha untuk menerapkan prinsip tolong menolong. Perhimpunan yang dimaksud dalam *musyārah* adalah menggabungkan modal kedua belah pihak dalam bentuk uang atau barang dengan tujuan mengelola hasil bisnis tertentu dari bisnis tersebut. dikelola dibagi dua menurut kesepakatan. Jika dalam bisnis mengalami kerugian kedua belah pihak bersama-sama menanggung risikonya.⁴⁰

Dasar hukum *musyārah*, salah satunya adalah firman Allah SWT. Dalam surat Al-Ma'idah ayat 2:

...وَإِذَا حَلَلْتُمْ فَاصْطَادُوا وَلَا يَجْرُ مِنْكُمْ شَيْءٌ أَنْ صَدُّوا عَنْ الْمَسْجِدِ الْحَرَامِ أَنْ تَعْتَدُوا وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَتَتَّقُوا وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ.⁴¹

Apabila kamu telah menyelesaikan ihram, maka bolehlah kamu berburu. Jangan sampai kebencian(mu) kepada suatu kaum karena mereka menghalang-halangi kamu dari Masjidil haram, mendorongmu berbuat melampaui batas (kepada mereka). Dan tolong menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong menolong dalam berbuat dosa dan permusuhan. Bertakwalah Allah, sungguh, Allah sangat berat siksa-Nya. (Q.S. Al-Ma'idah:2).⁴²

Ayat tersebut menjelaskan prinsip tolong menolong dalam konteks sosial maupun ekonomi. Bermusyārah disebut juga dengan *Syirkah ta'awanuyiah* karena pada prinsipnya, setiap dan usaha dan pekerjaan yang menguntungkan seseorang dan

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Q.S. Al-Maidah 5:2.

⁴² Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, (Jakarta: Departemen Agama RI, 1990), 156.

masyarakat, yang dapat dikategorikan sebagai halal dan mengandung kebaikan, menekankan adanya bentuk kerja sama dan kegotongroyongan. Kerja sama harus di atas nilai-nilai ketakwaan kepada Allah SWT. Sehingga terjadinya pengkhianatan dalam kemitraan tersebut dapat dihindarkan.⁴³

Demikian pula dalam Al-qur'an Surat Sad ayat 24:

قَالَ لَقَدْ ظَلَمَكَ بِسُؤَالِ نَعَجْتِكَ إِلَىٰ نِعَاجِهِ وَإِنْ كَثِيرٌ مِّنَ الْخُلَطَاءِ
لَيَنغِي بَعْضُهُمْ عَلَىٰ بَعْضٍ إِلَّا الَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ وَقَلِيلٌ مَّا هُمْ وَظَنَّ
دَاوُدُ أَنَّمَا فَتَنَّاهُ فَاسْتَغْفَرَ رَبَّهُ وَخَرَّ رَاكِعًا وَأَنَابَ.⁴⁴

Dia (Dawud) berkata, “Sungguh, dia telah berbuat zalim kepadamu dengan meminta kambingmu itu untuk (ditambahkan) kepada kambingnya. Memang banyak diantara orang-orang yang bersekutu itu berbuat zalim kepada yang lain, kecuali orang-orang yang beriman dan mengerjakan kebajikan, dan hanya sedikitlah mereka yang begitu.” Dan Dawud menduga bahwa Kami mengujinya maka dia memohon ampunan kepada Tuhannya lalu menyungkur sujud dan bertobat. (Q.S. Sad ayat 24).⁴⁵

Ayat diatas menjelaskan bahwa pada zaman Nabi Daud, *musyārahah* telah dilakukan. Salah satunya adalah perkongsian dalam bidang peternakan kambing. Akan tetapi, dalam *musyārahah* tersebut, salah satu pihak mengkhianati yang lain. Perkongsian dalam peternakan kambing pada masa itu tidak berhasil karena sebagian dari pihak yang melakukan perkongsian melakukan kezaliman kepada yang lainnya. Secara substansial, ayat tersebut

⁴³ Wawan Muhwan Hariri, *Hukum Perikatan*, 291-292.

⁴⁴ Q.S. As-Sad 38:24.

⁴⁵ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, 735.

dapat dijadikan dalil dan dasar hukum bahwa *musyārakah* itu hukumnya boleh dan merupakan perbuatan para Nabi, sebagaimana dijelaskan Nabi Daud a.s..⁴⁶

Perkongsian yang dijelaskan oleh ayat di atas, berkaitan dengan hadis yang diriwayatkan oleh Abu Dawud dan Hakim. Menurut Rahmat Syafi'i, hadis tentang *musyārakah* adalah hadis:

عَنْ أَبِي هُرَيْرَةَ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ قَالَ: قَالَ رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ
اللَّهُ أَنَا ثَالِثُ الشَّرِكَيْنِ مَا لَمْ يَخُنْ أَحَدُهُمَا صَاحِبَهُ فَإِذَا خَانَ خَرَجْتُ مِنْ
بَيْنَهُمَا (رَوَاهُ أَبُو دَاوُدَ وَصَحَّحَهُ الْحَاكِمُ).⁴⁷

Dari Abu Hurairah bahwa Nabi SAW. telah bersabda, sesungguhnya Allah SWT. Berfirman, “Aku adalah yang ketiga pada dua orang yang bersekutu, selama salah seorang dari keduanya tidak mengkhianati temannya. Aku akan keluar dari persekutuan tersebut apabila salah seorang mengkhianatinya”. (H.R. Abu Dawud dan dihasankan oleh Hakim)

Dalam persekutuan yang dilakukan oleh manusia, Allah SWT. ikut bergabung dalam *musyārakah* tersebut. Maksudnya, Allah SWT. akan menjaga dan menolong orang yang melakukan kerja sama usaha, dengan cara menurunkan berkahnya Akan tetapi, apabila salah satunya berkhianat kepada lainnya, Allah SWT. pun akan keluar dari persekutuan dan menarik kembali berkah dan keberuntungan orang yang bersekutu tersebut.⁴⁸

⁴⁶ Wawan Muhwan Hariri, *Hukum Perikatan*, 292-293.

⁴⁷ Abu Dawud Sulaiman bin Al-Asy'ats As-Sijistani, *Sunan abu Dawud*, Terj. Indonesia, Maktabah Dahlan jus III Kitab Buyu' bab Syirkah, 256.

⁴⁸ Ibid., 293.

Kaitannya dengan hadis di atas, bersekutu dan menurunkan berkah pada pandangan mereka. Jika salah seorang yang bersekutu itu mengkhianati temannya, Allah SWT akan menghilangkan pertolongan dan keberkehan tersebut. Hadis lainnya adalah dari Abdullah bin Masud ra berkata:

وَعَنْ عَبْدِ اللَّهِ بْنِ مَسْعُودٍ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ قَالَ: إِشْتَرَكْتُ أَنَا وَعَمَّارٌ وَسَعْدٌ فِيمَا نُصِيبُ يَوْمَ بَدْرٍ، فَجَاءَ سَعْدٌ بِأَسِيرَيْنِ، وَلَمْ أَجِئْ أَنَا وَعَمَّارٌ بِشَيْءٍ. (رواه النسائي)

Dari Abdullah bin Mas'ud Ra ia berkata: saya bersekutu dengan 'Ammar dan Sa'ad dalam hasil yang kami peroleh pada Perang Badar. Kemudian Sa'ad datang dengan membawa dua orang tawanan, sedangkan saya dan 'Ammar datang dengan tidak membawa apa-apa. (HR. An-Nasa'i).⁴⁹

Dalam kaitannya dengan *musyārahah*, para ulama sepakat memperbolehkannya karena tidak terdapat dalil yang mengharamkannya. Usaha di bidang apapun dan bekerjasama dengan siapapun tidak dilarang oleh Al-Qur'an maupun As-Sunnah, sepanjang dalam akad ditetapkan bahwa kedua belah pihak menerapkan prinsip kejujuran atau sikap amanah dan keterbukaan sehingga pihak yang satu tidak dibohongi oleh pihak lainnya. *Musyārahah* sepantasnya dibangun di atas sikap saling memercayai.⁵⁰

⁴⁹ Al-Hafidh Ibnu Hajar Al-Asqolani, *Terjemahan Bulugul Maram Min Adila Ahkam*, (Jakarta: Putra Amani, 1996), 348.

⁵⁰ Ibid.

2) Rukun dan Syarat *Musyārahah*

Musyārahah memiliki beberapa rukun, antara lain:⁵¹

- a) Ijab-qabul (*sighat*) adalah adanya kesepakatan antara kedua belah pihak yang bertransaksi.
- b) Dua pihak yang berakad ('*aqidani*) dan memiliki kecakapan melakukan pengelolaan harta.
- c) Objek aqad (*mahal*), yang disebut juga *ma'qud alaihi*, yang mencakup modal atau pekerjaan.
- d) Nisbah bagi hasil.

Adapun yang menjadi syarat *syirkah* adalah sebagai berikut:⁵²

- a) Tidak ada bentuk khusus kontrak, berakad dianggap sah jika diucapkan secara verbal/tertulis, kontrak dicatat dalam tulisan dan disaksikan.
- b) Mitra harus kompeten dalam memberikan/diberikan kekuasaan perwalian.
- c) Modal harus uang tunai, emas, perak yang nilainya sama, dapat terdiri dari asset perdagangan, hak yang tidak terlihat (misalnya lisensi, hak paten dan sebagainya).
- d) Partisipasi para mitra dalam pekerjaan adalah sebuah hukum dasar dan tidak diperbolehkan bagi salah satu dari mereka

⁵¹ Naf'an, *Pembiayaan Musyarakah dan Mudharabah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, cet ke-1, 2014), 98.

⁵² Abdul Ghafar Anshori, *Hukum Perjanjian Islam Di Indonesia (konsep, regulasi, dan implementasi)*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2018), 119.

untuk mencantumkan tidak ikut sertanya mitra lainnya. Namun porsi melaksanakan pekerjaan tidak perlu harus sama, demikian pula dengan bagian keuntungan yang diterima.

3) Macam-Macam *Musyārahah*

Musyārahah dibagi menjadi dua macam, yaitu:

- a) *Syirkah Amlak*, yaitu perkongsian atau kerja sama yang bersifat memaksa dalam hukum positif. *Syirkah amlak* adalah lebih dari satu orang memiliki suatu jenis barang tanpa akad. Adakalanya bersifat *ikhtiyari* atau *jabari*. *Ikhtiyari* adalah dua orang dihibahkan atau diwariskan sesuatu, lalu mereka menerimanya sehingga barang yang dihibahkan dan diwasiatkan menjadi milik mereka berdua. Demikian barang yang mereka beli disebut *Syirkah milik*. Adapun *jabari* adalah sesuatu yang berstatus sebagai milik lebih dari satu orang karena mau tak mau harus demikian. Artinya, tanpa adanya usaha mereka dalam proses pemilikan barang tersebut. Misalnya, harta warisan. Hal ini karena *Syirkah* berlaku untuk barang warisan, tanpa adanya usaha dari pemilik, barang menjadi milik mereka bersama.
- b) *Syirkah ‘uqud* atau *Syirkah* sistem kontrak yang merupakan perkongsian yang bersifat pilihan sendiri atau *ikhtiyariyah*. *Syirkah ‘uqud* adalah dua orang atau lebih melakukan akad untuk bergabung dalam suatu kepentingan harta dan hasilnya berupa keuntungan. *Syirkah ‘uqud* dibagi menjadi empat

macam, yaitu *Syirkah 'inan*, *Syirkah mufawadhah*, *Syirkah a'mal*, dan *Syirkah wujuh*.

Muhammad Syafi'i Antonio mendefinisikan jenis-jenis *Syirkah* tersebut sebagai berikut:

- a) *Syirkah 'inan* adalah kontrak antara dua orang atau lebih. Setiap pihak memberikan suatu porsi dari keseluruhan dan berpartisipasi dalam kerja. Kedua belah pihak saling berbagi dalam keuntungan dan kerugian secara sama. Dengan demikian, syarat utama dari jenis *musyarakah* ini adalah kesamaan dana yang diberikan, kerja, tanggung jawab, dan beban utang dibagi masing-masing pihak.
- b) *Syirkah Mufawadhah* adalah kontrak kerja sama antara dua orang atau lebih. Setiap pihak hanya berpartisipasi dalam kerja. Artinya, keduanya tidak menyertakan modal (dana). Setiap pihak membagi keuntungan dan kerugian secara sama. Dengan demikian, syarat utama jenis *musyarakah* ini adalah kerja, tanggung jawab, dan beban utang dibagi masing-masing pihak. *Syirkah mufawadhah* mengandung beberapa persyaratan yaitu persamaan modal masing-masing, mempunyai wewenang bertindak yang sama dan masing-masing menjadi penjamin dan mewakili dirinya sendiri.
- c) *Syirkah a'mal* adalah jenis *musyarakah* sebagai kontrak kerja sama dua orang seprofesi untuk menerima pekerjaan secara

bersama dan berbagi keuntungan dari pekerjaan tersebut. Misalnya, kerja sama dua orang arsitek untuk menganggap sebuah proyek pembangunan perkantoran.

- d) *Syirkah wujuh* adalah kontrak antara dua orang atau lebih yang memiliki reputasi dan prestise baik serta ahli dalam bisnis. Mereka membeli barang secara kredit dari suatu perusahaan dan menjual barang tersebut secara tunai. Mereka berbagi dalam keuntungan dan kerugian berdasarkan jaminan kepada penyuplai yang disediakan oleh setiap mitra. Jenis *musyārah* ini tidak memerlukan modal karena pembelian secara kredit berdasarkan pada jaminan tersebut. Oleh karena itu, kontrak ini pun lazim disebut sebagai *musyārah piutang*.

b. Konsep Dasar Perjanjian Kerja

Kontrak kerja dalam hukum Islam dikenal dengan istilah *Ijārah*, artinya upah, sewa, jasa atau imbalan. Salah satu bentuk kegiatan manusia dalam muamalah adalah sewa-menyewa, kontrak, menjual jasa dan lain-lain.⁵³

Ada beberapa definisi *Ijārah* yang dikemukakan oleh para ulama:

1. Ulama Mazhab Hanafi mendefinisikan:

”Transaksi terhadap suatu manfaat dengan suatu imbalan”

2. Ulama Mazhab Syafi’I mendefinisikan:

⁵³ M. Ali Hasan, *Fiqh Muamalah (Berbagai Macam Transaksi Dalam Islam)*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2003), 227.

“Transaksi terhadap manfaat yang dituju, tertentu bisa dimanfaatkan, dengan suatu imbalan tertentu”.

3. Ulama Malikiyah dan Hanbaliyah mendefinisikan:

“Pemilikan manfaat sesuatu yang dibolehkan dalam waktu tertentu dengan suatu imbalan”

Menurut bahasa, *Ijārah* adalah nama bagi suatu upah. Sedangkan menurut syara', *Ijārah* adalah suatu bentuk akad atas kemanfaatan yang telah dimaklumi, disengaja dan menerima penyerahan serta diperbolehkannya dengan penggantian yang jelas. Berdasarkan definisi-definisi diatas kiranya dapat dipahami bahwa *Ijārah* adalah menukar sesuatu dengan adanya imbalan, dengan kata lain *Ijārah* berarti sewa-menyewa atau upah-mengupah, di mana sewa-menyewa “menjual manfaat” sedang upah-mengupah “menjual tenaga/kekuatan”.⁵⁴

Berdasarkan bentuk perjanjiannya, akad dalam perjanjian kerja ini tergolong dalam *al-ijārah alā al-a'māl*, yaitu sewa-menyewa tenaga manusia untuk melakukan pekerjaan. Dalam istilah Islam pihak yang melakukan pekerjaan disebut sebagai “*Ajir*”. *Ajir* ini terdiri dari *Ajir khos* yaitu seseorang atau beberapa orang yang bekerja pada orang tertentu, dan *Ajir musytarak* yaitu orang-orang yang bekerja untuk kepentingan orang banyak. Sedangkan orang yang menerima manfaat dari pekerjaan *Ajir* disebut *musta'jir*.⁵⁵

⁵⁴ Hendi Suhendi, *Fiqh muamalah*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2002), 114-115.

⁵⁵ Ibid.

1) Sifat Kontrak Kerja (*Ijārah*)

Ulama Mahzab Hanafi berpendapat, bahwa akad *Ijārah* itu bersifat mengikat kedua pihak, tetapi dapat dibatalkan secara sepihak, apabila terdapat uzur seperti meninggal dunia atau tidak dapat bertindak secara hukum seperti gila. Jumhur ulama berpendapat, bahwa akad *Ijārah* itu bersifat mengikat, kecuali ada cacat atau barang itu tidak dapat dimanfaatkan. Sebagai akibat dari pendapat yang berbeda ini adalah kasus, salah seorang yang berakad meninggal dunia. Menurut Mahzab Hanafi, apabila salah seorang meninggal dunia, maka akad *Ijārah* menjadi batal, karena manfaat tidak dapat diwariskan kepada ahli waris. Menurut Jumhur ulama, akad itu tidak menjadi batal karena manfaat menurut mereka dapat diwariskan kepada ahli waris. Manfaat juga termasuk harta.⁵⁶

2) Asas Perjanjian dalam Hukum Islam

Dalam pembuatan perjanjian terdapat beberapa asas yang harus diperhatikan, yaitu sebagai berikut:⁵⁷

a) Asas Kebebasan Berakad

Dalam kaidah hukum Islam, pada dasarnya akad itu adalah kesepakatan para pihak dan akibat hukumnya adalah apa yang mereka tetapkan atas diri mereka melalui janji. Hal ini jelas menunjukkan kebebasan berakad karena perjanjian itu dinyatakan

⁵⁶ M. Ali Hasan, *Fiqh Muamalah (Berbagai Macam Transaksi Dalam Islam)*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2003), 235-236.

⁵⁷ Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah (Studi Tentang Teori Akad Dalam Fiqh Muamalat)*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), 84-90.

sebagai berdasarkan kata sepakat para pihak dan akibat hukumnya adalah apa yang mereka tetapkan melalui janji.

b) Asas Konsesualisme

Asas konsesualisme menyatakan bahwa untuk terciptanya suatu perjanjian cukup dengan tercapainya kata sepakat antara para pihak tanpa perlu dipenuhinya formalitas-formalitas tertentu.

c) Asas Keseimbangan

Hukum perjanjian Islam menekankan perlunya keseimbangan, baik keseimbangan antara apa yang diberikan dan apa yang diterima maupun keseimbangan dalam memikul risiko.

d) Asas Kemaslahatan (Tidak Memberatkan)

Dengan asas kemaslahatan dimaksudkan bahwa akad yang dibuat oleh para pihak bertujuan untuk mewujudkan kemaslahatan bagi mereka dan tidak boleh menimbulkan kerugian (*mudharat*) atau keadaan memberatkan (*masyaqqah*). Apabila dalam pelaksanaan akad terjadi suatu perubahan keadaan yang tidak dapat diketahui sebelumnya serta membawa kerugian yang fatal bagi pihak yang bersangkutan sehingga memberatkannya, maka kewajibannya dapat diubah dan disesuaikan kepada batas yang masuk akal.⁵⁸

3) Dasar Hukum *Ijārah*

Ulama fiqih berpendapat, bahwa yang menjadi dasar diperbolehkannya *al- Ijārah* dalam al-qur'an adalah:

⁵⁸ Ibid.

أَهُمْ يَقْسِمُونَ رَحْمَتَ رَبِّكَ نَحْنُ قَسَمْنَا بَيْنَهُمْ مَعِيشَتَهُمْ فِي الْحَيَاةِ الدُّنْيَا وَرَفَعْنَا
بَعْضُهُمْ بَعْضًا فَوْقَ بَعْضٍ دَرَجَاتٍ لِيَتَّخِذَ بَعْضُهُمْ بَعْضًا سُلْخًا وَرَحْمَةً رَبِّكَ خَيْرٌ مِمَّا
يَجْمَعُونَ.⁵⁹

Apakah mereka yang membagi-bagi rahmat Tuhanmu? Kami telah menentukan antara mereka penghidupan mereka dalam kehidupan dunia, dan Kami telah meninggikan sebahagian mereka atas sebagian yang lain beberapa derajat, agar sebagian mereka dapat mempergunakan sebagian yang lain. dan rahmat Tuhanmu lebih baik dari apa yang mereka kumpulkan. (az-Zukhruf: 32).⁶⁰

Dalam al-Qur'an sendiri terdapat ayat yang menyuruh untuk memberikan upah atas manfaat yang telah didapat, yaitu:⁶¹

... فَإِنْ أَرْضَعْنَ لَكُمْ فَاتُّوهُنَّ أُجُورَهُنَّ...⁶²

...Kemudian jika mereka menyusukan (anak-anak)mu untukmu Maka berikanlah kepada mereka upahnya... (at-Talaq: 6).
Dalam hadis juga terdapat penjelasan mengenai diperbolehkannya

al-Ijârah, yaitu:

عَنْ عَبْدِ اللَّهِ بْنِ عُمَرَ قَالَ قَالَ رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ أُعْطُوا الْأَجْرَ أَجْرُهُ
قَبْلَ أَنْ يَجِفَ عَرَقُهُ⁶³

Dari Ibnu Umar r.a berkata ia : Rasulullah SAW “berilah upah yang bekerja sebelum kering keringatnya. (HR Ibnu Majah).

d. Rukun dan Syarat *Ijârah*

Ulama Mahzab Hanafi mengatakan, bahwa rukun *Ijârah* hanya satu, yaitu ijab dan kabul saja (ungkapan menyerahkan dan persetujuan

⁵⁹ Q.S. Az-Zukhruf 43:32.

⁶⁰ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, 798.

⁶¹ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, 946.

⁶² Q.S. At-Talaq 65:6.

⁶³ Muhammad Ibn Yazid Abu 'Abdullah al-Qazwiniyy, *Sunan Ibn Majah*, Terj. Indonesia, (Beirut: Dar al Fikr, t.dt), Juz II, 817.

sewa- menyewa). Jumhur ulama berpendapat, bahwa rukun *Ijārah* ada empat:

1. Orang yang berakad
2. Sewa/ imbalan
3. Manfaat
4. Sighat (ijab dan kabul).

Menurut ulama Mahzab Hanafi, rukun yang dikemukakan oleh jumhur ulama di atas, bukan rukun tetapi syarat.⁶⁴

Sebagai sebuah transaksi (akad) umum, *Ijārah* baru dianggap sah apabila telah memenuhi rukun dan syaratnya, yaitu:⁶⁵

1. Syarat bagi kedua orang yang berakad, adalah telah baligh dan berakal (Mahzab Syafi'i dan Hanbali). Dengan demikian, apabila orang itu belum atau tidak berakal, seperti anak kecil atau orang gila, menyewakan hartanya, atau diri mereka sebagai buruh (tenaga dan ilmu boleh disewa), maka *Ijārah* nya tidak sah.

Berbeda dengan mahzab Hanafi dan Maliki mengatakan, bahwa orang yang melakukan akad, tidak harus mencapai usia baligh, tetapi anak yang telah *mumayyiz* pun boleh melakukan akad *Ijārah* dengan ketentuan, disetujui oleh walinya.

2. Kedua pihak yang melakukan akad menyatakan, kerelaannya untuk melakukan akad *Ijārah* itu. Apabila salah seorang di antara

⁶⁴ M. Ali Hasan, *Fiqh Muamalah (Berbagai Macam Transaksi Dalam Islam)*, 231.

⁶⁵ Ibid.

keduanya terpaksa melakukan akad, maka akadnya tidak sah.

Sebagai landasannya adalah firman Allah:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا.⁶⁶

Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang berlaku dengan suka sama-suka di antara kamu. (An Nisaa' : 29)⁶⁷

3. Manfaat yang menjadi obyek *Ijārah* harus diketahui secara jelas, sehingga tidak terjadi perselisihan dibelakang hari. Jika manfaatnya tidak jelas, maka akad itu tidak sah.
4. Obyek *Ijārah* itu dapat diserahkan dan dipergunakan secara langsung dan tidak ada cacatnya. Oleh sebab itu, ulama *fiqh* sepakat mengatakan, bahwa tidak boleh menyewakan sesuatu yang tidak dapat diserahkan, dimanfaatkan langsung oleh penyewa.
5. Obyek *Ijārah* itu sesuatu yang dihalalkan oleh syara'. Oleh sebab itu ulama *fiqh* sependapat, bahwa tidak boleh menggaji tukang sihir, tidak boleh menyewa orang untuk membunuh (pembunuh bayaran), tidak boleh menyewakan rumah untuk tempat berjudi atau tempat prostitusi (pelacuran). Demikianlah juga tidak boleh menyewakan rumah kepada non- muslim untuk tempat mereka beribadat.

⁶⁶ Q.S. An-Nisaa 4:29.

⁶⁷ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, 122.

e. Macam-Macam *Ijārah*

Dilihat dari segi obyeknya *Ijārah* dapat dibagi menjadi dua macam: yaitu *Ijārah* yang bersifat manfaat dan yang bersifat pekerjaan.⁶⁸

1. *Ijārah* yang bersifat manfaat (*al-ijārah alā al-manfa'ah*).

Umpamanya, sewa-menyewa rumah, toko, kendaraan, pakaian (pengantin) dan perhiasan.

2. *Ijārah* yang bersifat pekerjaan (*al-ijārah alā al-a'māl*), ialah

dengan cara memperkerjakan seseorang untuk melakukan suatu pekerjaan. *Ijārah* semacam ini dibolehkan seperti buruh bangunan, tukang jahit, tukang sepatu, dan lain- lain, yaitu *Ijārah* yang bersifat kelompok (serikat). *Ijārah* yang bersifat pribadi juga dapat dibenarkan seperti menggaji pembantu rumah, tukang kebun dan satpam.

f. Hak-Hak dan Kewajiban Kontrak Kerja (*Ijārah*)

Hak dan kewajiban adalah dua sisi yang saling bertimbal balik dalam suatu transaksi. Hak salah satu pihak merupakan kewajiban bagi pihak lain, begitupun sebaliknya kewajiban salah satu pihak menjadi hak bagi pihak yang lain. Keduanya saling berhadapan dan diakui dalam Hukum Islam. Dalam Hukum Islam, hak adalah kepentingan yang ada pada perorangan atau masyarakat, atau pada keduanya, yang diakui oleh *syara'*. Berhadapan dengan hak seseorang terdapat kewajiban orang lain untuk menghormatinya. Namun

⁶⁸ M. Ali Hasan, *Fiqh Muamalah (Berbagai Macam Transaksi Dalam Islam)*, 236.

demikian, secara umum pengertian hak adalah sesuatu yang kita terima, sedangkan kewajiban adalah sesuatu yang harus kita tunaikan atau laksanakan.⁶⁹

Ulama *fiqh* mengemukakan bahwa macam-macam hak dapat dilihat dari segi pemilikan hak, yaitu:⁷⁰

1. Hak Allah Swt

Hak Allah, yaitu seluruh bentuk yang dapat mendekatkan diri kepada Allah, mengagungkan-Nya, seperti melalui berbagai macam ibadah, jihad dan *amar ma'ruf nahi munkar*. Hak- hak Allah ini disebut juga dengan hak masyarakat, karena hak Allah ini bertujuan untuk kemanfaatan umat manusia pada umumnya dan tidak dikhususkan bagi orang- orang tertentu. Seluruh hak Allah tidak dapat digugurkan, baik melalui perdamaian (*ash- shulh*), maupun pemaafan dan tidak boleh diubah.

2. Hak Manusia

Hak ini pada hakikatnya ditujukan untuk memelihara kemaslahatan setiap pribadi manusia. Hak ini ada yang bersifat umum dan ada yang bersifat khusus. Yang bersifat umum seperti: menjaga (menyediakan) sarana kesehatan, menjaga ketentraman, melenyapkan tindakan kekerasan (pidana), dan tindakan- tindakan lain yang dapat merusak tatanan masyarakat pada umumnya. Dan yang bersifat khusus, seperti menjamin hak milik seseorang, hak

⁶⁹ Gemala Dewi, *Hukum Perikatan Islam Di Indonesia*, (Jakarta: Kencana, 2006), 64-65

⁷⁰ Ibid.

isteri mendapat nafkah dari suaminya, hak ibu memelihara anaknya dan hak ayah menjadi wali dari anak- anaknya, dan hak berusaha (berikhtiar), dan lain- lain yang sifatnya untuk kepentingan pribadi (individu). Mengenai hak manusia ini, seseorang boleh menggugurkan haknya, memaafkannya dan mengubahnya, dan boleh pula mewariskannya kepada ahli waris. Di sini, tampak adanya kebebasan berbuat dan bertindak atas dirinya sendiri.

3. Hak Gabungan antara hak Allah dan hak Manusia

Mengenai hak gabungan ini, adakalanya hak Allah yang lebih dominan (berperan) dan adakalanya hak manusia yang lebih dominan. Sebagai contoh, dari hak Allah yang lebih dominan adalah dalam masalah “*Iddah*” dan dalam hal hukuman atas menuduh zina tanpa bukti yang cukup. Sedangkan hak manusia lebih menonjol dari hak Allah adalah seperti dalam pidana Qisas dalam pembunuhan atau penganiayaan dengan sengaja, dalam hal ini hak Allah terdapat pada ketentuan adanya pidana Qisas yang dimaksudkan untuk menjerakan si pelaku dan untuk memberi pelajaran bagi orang lain agar jangan melakukan pembunuhan atau penganiayaan, namun dalam waktu yang sama pada keluarga yang terbunuh atau pihak teraniaya diberi hak untuk menggugurkan pidana Qisas, diganti dengan Diyat yang berupa pembayaran sejumlah harta oleh pihak pelakunya sebagai pengganti kerugian bagi pihak si korban.

Adapun kewajiban disini berasal dari kata “wajib” yang diberi imbuhan ke-an. Dalam pengertian bahasa kata wajib berarti: (sesuatu) harus dilakukan, tidak boleh tidak dilaksanakan. Wajib ini juga merupakan salah satu kaidah dari hukum *taklifi* yang berarti hukum yang bersifat membebani perbuatan mukallaf. Secara istilah *iltizam* adalah: “Akibat (ikatan) hukum yang mengharuskan pihak lain berbuat memberikan sesuatu atau melakukan sesuatu perbuatan atau tidak berbuat sesuatu. Substansi hak sebagai *taklifi* (yang menjadi keharusan yang terbebaskan pada orang lain) dari sisi penerima dinamakan hak, sedang dari sisi pelaku dinamakan *iltizam* yang artinya “keharusan atau kewajiban”. Jadi antara hak dan *iltizam* keduanya terkait dalam satu konsep.⁷¹

g. Berakhirnya *Ijārah*

Ijārah adalah jenis akad lazim, yang salah satu pihak yang berakad tidak memiliki hak *fasakh*, karena ia merupakan akad pertukaran, kecuali jika didapati hal yang mewajibkan *fasakh*, seperti di bawah ini. *Ijārah* tidak menjadi *fasakh* dengan matinya salah satu yang berakad sedangkan yang diakadkan selamat. Pewaris memegang peranan warisan, apakah ia sebagai pihak *mu'ajir* atau *musta'jir*.

Berbeda dengan pendapat Mahzab Hanafi, Mahzab Az Zahiriyah, pendapat asy Syafi'i, Ats Tsauri dan Al Laits bin Sa'd. Tidak menjadi *fasakh* dengan dijualnya barang (*'ain*) yang disewakan untuk pihak penyewa atau lainnya, dan pembeli menerimanya jika ia bukan sebagai

⁷¹ Ibid., 75-76.

penyewa sesudah berakhirnya masa *Ijārah* (ini menurut Mahzab Maliki dan Ahmad. Abu Hanifah mengatakan: Tidak boleh dijual kecuali dengan ridha penyewa, atau dia mempunyai hutang yang persoalannya berada di tangan hakim, maka ia boleh menjualnya untuk menutupi hutangnya).⁷²

Ijārah menjadi fasakh (batal) dengan hal, sebagai berikut:⁷³

1. Terjadi aib pada barang sewaan yang kejadiannya di tangan penyewa atau terlihat aib lama padanya.
2. Rusaknya barang yang disewakan, seperti rumah dan binatang yang menjadi '*ain*.
3. Rusaknya barang yang diupahkan (*ma'jur 'alaih*), seperti baju yang diupahkan untuk dijahitkan, karena akad tidak mungkin terpenuhi sesudah rusaknya (barang).
4. Terpenuhinya manfaat yang diakadkan, atau selesainya pekerjaan, atau berakhirnya masa, kecuali jika terdapat uzur yang mencegah *fasakh*. Seperti jika masa *Ijārah* tanah pertanian telah berakhir sebelum tanaman dipanen, maka ia tetap berada di tangan penyewa sampai masa selesai diketam, sekalipun terjadi pemaksaan, hal ini dimaksudkan untuk mencegah terjadinya bahaya (kerugian) pada pihak penyewa; yaitu dengan mencabut tanaman sebelum waktunya
5. Penganut-penganut mahzab Hanafi berkata: boleh memfasakh *Ijārah*, karena adanya uzur sekalipun dari salah satu pihak. Seperti seseorang yang menyewa toko untuk berdagang, kemudian hartanya terbakar,

⁷² Ibid.

⁷³ Ibid.

atau dicuri, atau dirampas, atau bangkrut, maka ia berhak mem*fasakh* *Ijārah*.

C. Kerangka Teoritik

Penggunaan teori adalah untuk menganalisis secara sistematis pada pembahasan hasil penelitian nantinya, setidaknya untuk menjelaskan, memberi arti, memprediksi, meningkatkan sensitivitas penelitian, membangun kesadaran hukum, dan sebagai dasar pemikiran.⁷⁴ Salah satu fungsi utama teori ialah memberikan fondasi dalam berpikir ilmiah.⁷⁵ Dalam penelitian mengenai dampak kenaikan tarif ojek *online*, peneliti menggunakan beberapa teori relevan yang digunakan ketika menganalisis yaitu teori perlindungan hukum, kesejahteraan masyarakat, dan *maṣlahah*. Teori perlindungan hukum digunakan untuk mengkaji masalah perlindungan hukum akibat kenaikan tarif yang dikeluarkan pemerintah. Teori ini digunakan untuk mengetahui keefektifan peraturan kenaikan tarif tersebut bagi mitra pengemudi ojek *online* dan apakah dari peraturan kenaikan tarif tersebut dapat memberikan perlindungan hukum bagi tenaga kerja kemitraan antara mitra pengemudi dan aplikasi ojek *online*.

Teori perlindungan hukum merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang wujud atau bentuk atau tujuan perlindungan, subjek

⁷⁴ Sabian Utsman, *Metodologi Penelitian Hukum Progresif* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2014), 55.

⁷⁵ Jonathan Sarwono, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, (Yogyakarta: 2006), 197.

hukum yang dilindungi serta objek perlindungan yang diberikan oleh hukum kepada subjeknya.⁷⁶ Menurut Satiptjo Raharjo, perlindungan hukum adalah:

Memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.⁷⁷

Pada dasarnya, teori perlindungan hukum merupakan teori yang berkaitan pemberian pelayanan kepada masyarakat. Roscou Pound mengemukakan hukum merupakan alat rekayasa sosial (*law as tool of sosial enginering*). Kepentingan manusia, adalah suatu tuntutan yang dilindungi dan dipenuhi manusia dalam bidang hukum. Hukum sebagai perlindungan kepentingan manusia berbeda dengan norma-norma yang lain. Karena hukum itu berisi perintah dan/atau larangan, serta membagi hak dan kewajiban. Tugas hukum yang utama adalah mem bagi hak dan kewajiban antar perorangan di dalam masyarakat, membagi wewenang, mengatur cara memecahkan masalah hukum dan memelihara kepastian hukum.⁷⁸

Untuk melihat tujuan perlindungan hukum yang berkaitan dengan pemberian pelayanan yang berdampak bagi setiap kepentingan masyarakat, peneliti menggunakan teori kesejahteraan masyarakat dalam mengkaji dampak dari kenaikan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi. Undang-undang ketenagakerjaan menjelaskan bahwa kesejahteraan ialah suatu pemenuhan kebutuhan atau perluasan yang bersifat jasmaniah dan rohaniyah, baik di dalam maupun di luar hubungan kerja, yang secara langsung ataupun

⁷⁶ Salim HS dan Erlies Septiani Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2013), 262-263.

⁷⁷ Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2000), 54.

⁷⁸ Ibid.

tidak langsung dapat mempertinggi produktifitas kerja dalam lingkungan kerja yang aman dan sehat.⁷⁹ Berdasarkan hal tersebut bahwa kesejahteraan dapat timbul apabila suatu pekerjaan tersebut dapat terpenuhi secara terus menerus dengan produktifitas kerja yang baik.⁸⁰

Konsep kesejahteraan disebut *Falāh* dalam Ekonomi Islam, sesuai dari segi tujuan *syara'* dalam menetapkan hukum, yang berkaitan secara langsung atau tidak langsung dengan lima prinsip pokok manusia, yaitu: agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta.⁸¹ Berdasarkan hal inilah peneliti menganalisis dampak kenaikan tarif bagi mitra pengemudi apakah sesuatu dengan tujuan pemberlakuan kenaikan tarif tersebut dapat berperan menaikkan taraf kesejahteraan mitra pengemudi dan hal ini sejalan dengan misi Islam itu sendiri yaitu kesejahteraan sosial, karena lima prinsip pokok manusia tersebut merupakan kebutuhan mendasar yang mutlak terpenuhi demi mencapai kesejahteraan dunia dan akhirat, apabila salah satu dari kebutuhan pokok itu tidak terpenuhi maka kesejahteraan masyarakat dapat dikatakan tidak dapat sempurna.

Dalam mengkaji masalah kenaikan tarif ojek *online* dapat ditilik melalui sisi kemaslahatan manusia, peneliti menggunakan teori *maṣlaḥah*. Al-Ghazali menjelaskan bahwa menurut asalnya *maṣlaḥah* itu berarti sesuatu yang mendatangkan manfaat (keuntungan) dan menjauhkan mudharat (kerusakan), namun hakikat dari *maṣlaḥah* adalah:

⁷⁹ Undang-undang No. 13 Tahun 2003, Tentang Ketenagakerjaan, Pasal 1 Ayat 31.

⁸⁰ Munawar Ismail, *Sistem Ekonomi Indonesia*, (Malang: PT Gelora Aksara Pratama, 2014), 56.

⁸¹ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh 2*, (Jakarta: Kencana, 2009), 348.

المَحَا فِظَةُ عَلَى مَقْصُودِ الشَّرْعِ

Memelihara tujuan syara' (dalam menetapkan hukum).

Sedangkan tujuan *syara'* dalam menetapkan hukum itu ada lima, yaitu: memelihara agama, jiwa, akal, keturunan dan harta.⁸² Ditegaskan oleh al-Ghazali bahwa setiap sesuatu yang dapat menjamin dan melindungi eksistensi kelima hal tersebut dikualifikasi sebagai *maṣlahah*. Sebaliknya, setiap sesuatu yang dapat mengganggu dan merusak kelima hal tersebut dinilai sebagai *mafsadah*, maka mencegah dan menghilangkan sesuatu yang demikian dikualifikasi sebagai *maṣlahah*.⁸³

Dalam artinya yang umum adalah setiap segala sesuatu yang bermanfaat bagi manusia, baik dalam arti menarik atau menghasilkan seperti menghasilkan keuntungan atau kesenangan; atau dalam arti menolak atau menghindarkan seperti menolak kemudharatan atau kerusakan. Jadi setiap yang mengandung manfaat patut disebut *maṣlahah*. Dengan begitu *maṣlahah* itu mengandung dua sisi, yaitu menarik atau mendatangkan kemaslahatan dan menolak atau menghindarkan kemudharatan.⁸⁴

Dari adanya keserasian dan kesejalaran anggapan baik oleh akal itu dengan tujuan *syara'* dalam menetapkan hukum, ditinjau dari maksud usaha mencari dan menetapkan hukum, *maṣlahah* itu disebut juga dengan *Munâsib* atau keserasian *maṣlahah* dengan tujuan hukum. *Maṣlahah* dalam artian

⁸² Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh* 2, 345.

⁸³ Asmawi, "Konseptualisasi Teori Mashlahah", *Jurnal Filsafat dan Budaya Hukum*, Vol, 1, No.2, (November 2014), 314.

⁸⁴ Ibid.

Munâsib itu dari segi pembuat hukum (*syar'i*) memerhatikannya atau tidak, *maṣlaḥah* terbagi kepada tiga macam, yaitu:⁸⁵

1. *Maṣlaḥah al-Mu'tabarah*, yaitu *maṣlaḥah* yang diperhitungkan oleh *Syari'*. Maksudnya, ada petunjuk dari *Syari'*, baik langsung maupun tidak langsung, yang memberikan penunjuk pada adanya *maṣlaḥah* yang menjadi alasan dalam menetapkan hukum.

Dari langsung tidak langsungnya petunjuk (dalil) terhadap *maṣlaḥah* tersebut, *maṣlaḥah* terbagi lagi menjadi dua:

- a. *Munâsib mu'atstsir*, yaitu ada petunjuk langsung dari pembuat hukum (*Syari'*) yang memerhatikan *maṣlaḥah* tersebut. Maksudnya ada petunjuk *syara'* dalam bentuk *nash* atau *ijma'* yang menetapkan bahwa *maṣlaḥah* itu dijadikan alasan dalam menetapkan hukum.
 - b. *Munâsib mu'alim* yaitu tidak ada petunjuk langsung dari *syara'* baik dalam bentuk *nash* atau *ijma'* tentang perhatian *syara'* terhadap *maṣlaḥah* tersebut, namun secara tidak langsung ada. Maksudnya, meskipun *syara'* secara langsung tidak menetapkan suatu keadaan menjadi alasan untuk menetapkan hukum yang disebutkan, namun ada petunjuk *syara'* sebagai alasan untuk menetapkan hukum yang disebutkan, namun ada petunjuk *syara'* bahwa keadaan itulah yang ditetapkan *syara'* sebagai alasan untuk hukum yang sejenis.
2. *Maṣlaḥah al-Mulghah*, atau *maṣlaḥah* yang ditolak, yaitu *maṣlaḥah* yang dianggap baik oleh akal, tetapi tidak diperhatikan oleh *syara'* dan ada

⁸⁵ Ibid.

petunjuk *syara'* yang menolaknya. Hal ini berarti akal menganggapnya baik dan telah sejalan dengan tujuan *syara'*, namun ternyata *syara'* menetapkan hukum yang berbeda dengan apa yang dituntut oleh *maṣlahah* itu.

3. *Maṣlahah al-Mursalah*, atau yang juga biasa disebut *Istishlāh*, yaitu apa yang dipandang baik oleh akal, sejalan dengan tujuan *syara'* dalam menetapkan hukum, namun tidak ada petunjuk *syara'* yang memperhitungkannya dan tidak ada pula petunjuk *syara'* yang menolaknya.⁸⁶

Kemudian mengenai ruang lingkup berlakunya *maṣlahah mursalah* dibagi atas tiga bagian yaitu:⁸⁷

1. *Al-Maṣlahah al-ḍaruriyah*, (kepentingan-kepentingan yang esensi dalam kehidupan) seperti memelihara agama, memelihara jiwa, akal, keturunan, dan harta.
2. *Al-Maṣlahah al-Hajjiyah*, (kepentingan-kepentingan esensial di bawah derajatnya *al-Maṣlahah ḍaruriyyah*), namun diperlukan dalam kehidupan manusia agar tidak mengalami kesukaran dan kesempitan yang jika tidak terpenuhi akan mengakibatkan kerusakan dalam kehidupan, hanya saja akan mengakibatkan kesempitan dan kesukaran baginya.
3. *Al-Maṣlahah al-Tahsiniyah*, (kepentingan-kepentingan pelengkap) yang jika tidak terpenuhi maka tidak akan mengakibatkan kesempitan dalam

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ Ibid.

kehidupannya, sebab ia tidak begitu membutuhkannya, hanya sebagai pelengkap atau hiasan hidupnya.

Didahulukannya kemaslahatan manusia dari sumber hukum lainnya karena pada dasarnya kemaslahatan manusia adalah tujuan di dalam dirinya sendiri. Oleh karena itu, memberikan perlindungan terhadapnya seharusnya menjadi prinsip hukum tertinggi atau sumber hukum paling kuat.⁸⁸

D. Kerangka Pikir

Ojek merupakan jasa transportasi yang sejak dulu menjadi andalan masyarakat di Indonesia. Ojek yang dinilai masyarakat lebih dinamis sehingga mudah menjangkau beberapa kawasan yang jauh dibandingkan jasa transportasi publik lainnya. Seiring perkembangan zaman ojek mampu mengikuti arus teknologi dengan meningkatkan jasa melalui aplikasi dan mampu membuka lapangan pekerjaan baru untuk masyarakat.

Maraknya persaingan usaha dari ojek *online* membuat pemerintah turun tangan ikut memasuki pasar persaingan ojek *online* dengan mengeluarkan aturan baru mengenai tarif ojek *online*. Aturan tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat pada 01 Mei 2019.

Hal ini membuat masalah baru di lapangan yang disebabkan oleh kenaikan tarif tersebut dilihat dari subjek menimbulkan perselisihan kepentingan bagi mitra pengemudi, kenaikan ini berdampak pada pendapatan

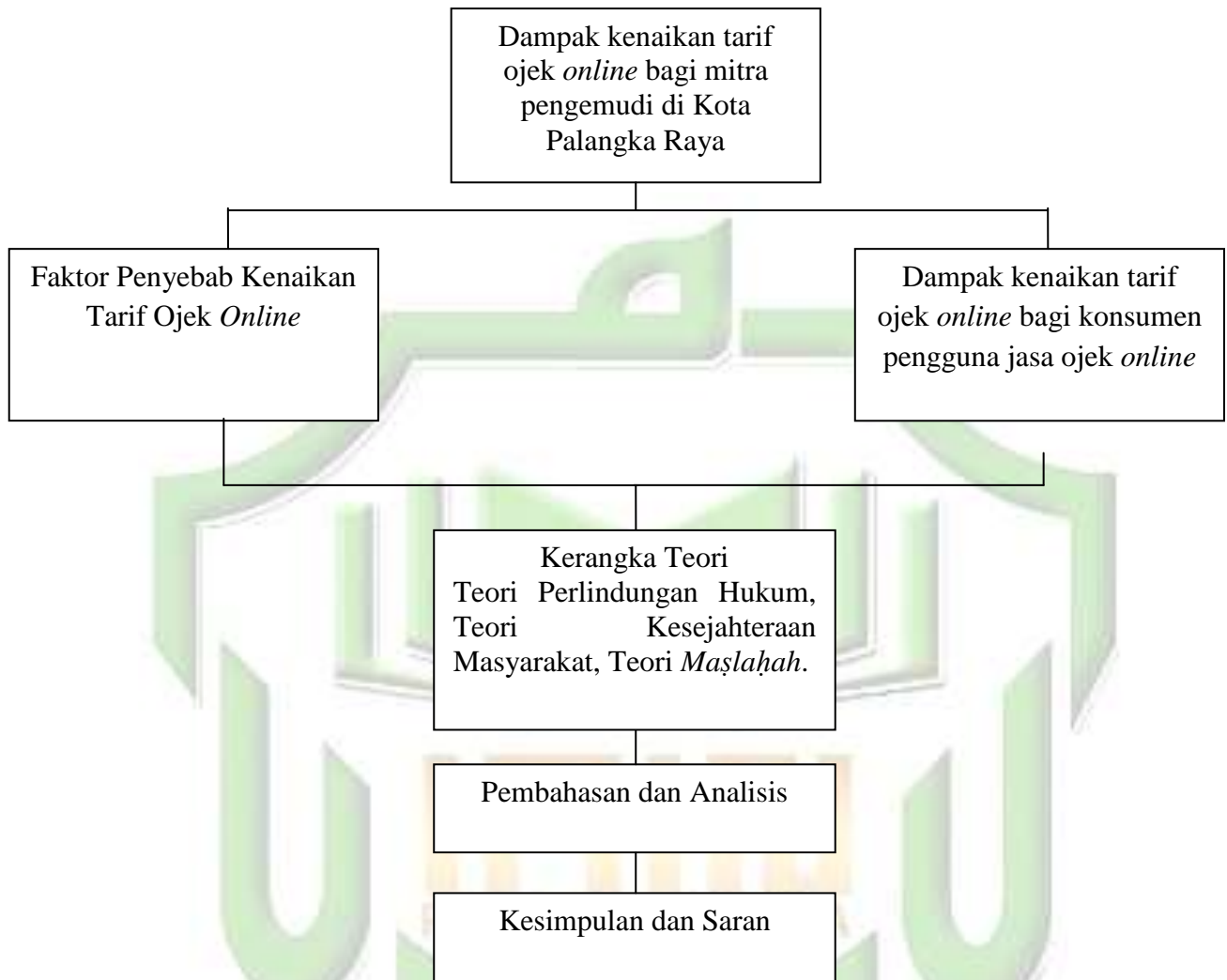
⁸⁸ Imron Rosyadi, Pemikiran at-Tufi tentang Kemaslahatan, "*Suhuf*", Vol. 25, No. 1 (Mei 2013), 57.

mitra pengemudi dan menurunnya minat konsumen pengguna jasa ojek *online* karena naiknya tarif ojek *online*. Maka hal ini sesuai dengan konsep bahwa harga ikut menentukan volume penjualan barang/jasa yang ditawarkan dan laba yang didapatkan dalam hal ini mitra pengemudi ojek *online*.

Berangkat dari kenaikan tarif dari pemerintah dan sejumlah ketentuan yang diatur oleh aplikator ojek *online* dalam hal ini mitra pengemudi tidak diposisikan sebagaimana hak mitra yang seharusnya. Hak adalah kepentingan yang ada pada perorangan atau masyarakat, atau pada keduanya, yang diakui oleh syara'. Berhadapan dengan hak seseorang terdapat kewajiban orang lain untuk menghormatinya. Namun demikian, secara umum pengertian hak adalah sesuatu yang kita terima, sedangkan kewajiban adalah sesuatu yang harus kita tunaikan atau laksanakan.

Islam mengatur hak dan kewajiban tersebut ke dalam kontrak kerja *Ijārah* dalam konsep *al-ijārah alā al-a'māl* (*ijārah* yang bersifat pekerjaan), di mana objek akadnya berupa sewa-menyewa tenaga manusia untuk melakukan pekerjaan. Dalam istilah Islam pihak yang melakukan pekerjaan dalam hal ini subjek mitra pengemudi ojek *online* disebut sebagai *Ajir musytarak* yaitu orang-orang yang bekerja untuk kepentingan orang banyak.

Maka dari itu sebagai bentuk tanggapan dari permasalahan tersebut peneliti mencoba menggali fakta lapangan mengenai dampak kenaikan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi di Kota Palangka Raya dengan melihat segi perlindungan hukum, kesejahteraan, *maṣlahah* dan mudharat yang disajikan dalam bentuk penelitian beserta hasilnya.

Bagan 1**Kerangka Pikir**

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu Dan Tempat Penelitian

1. Waktu Penelitian

Alokasi waktu yang digunakan untuk meneliti tentang dampak penentuan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi di Kota Palangka Raya (Perspektif Hukum Ekonomi Syariah) adalah selama sebelas (11) bulan dari diterimanya judul penelitian setelah itu penyelenggaraan seminar dan mendapat izin penelitian hingga munaqasah skripsi di Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palangka Raya. Tabel waktu penelitian sebagai berikut:

Tabel 3.1

Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Nov- Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Juni	Juli	Agus	Sep	Okt
		2019	2020									
1.	Perencanaan											
	Penyusunan proposal											
	Seminar Proposal											
	Revisi Proposal											
2.	Pelaksanaan											
	Pengumpulan Data											
	Analisis Data											
	Pengambilan Kesimpulan											
3.	Pelaporan											

2. Tempat Penelitian

Tempat dalam penelitian ini peneliti memilih kota Palangka Raya sebagai tempat penelitian dengan berbagai pertimbangan diantaranya: 1) Tema dan permasalahan dalam penelitian ini ada ditemukan di Kota Palangka Raya yaitu ojek *online*, 2) Data yang diperlukan memungkinkan untuk digali secara komprehensif dengan melibatkan mitra pengemudi ojek *online* yang ada di Kota Palangka Raya, 3) Subjek mitra pengemudi dan objek dampak kenaikan tarif ojek *online* pada penelitian ini ada di kota Palangka Raya, 4) Kesanggupan peneliti untuk menyelesaikan penelitian.

B. Jenis Penelitian & Pendekatan Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah yuridis empiris yang dengan kata lain dapat disebut penelitian lapangan (*field-research*)⁸⁹ dan bersifat deskriptif analitik, di mana peneliti mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya di masyarakat,⁹⁰ Atau dengan kata lain yaitu suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan yang sebenarnya atau

⁸⁹ Penelitian lapangan merupakan salah satu jenis penelitian kualitatif (*qualitative research*). Hakikat penelitian lapangan dalam penelitian hukum adalah studi kajian secara mendalam, sistematis, kritis mengenai praktik di lapangan dengan menggunakan metode wawancara, observasi, dan dokumentasi. Serta mengamatinnya dengan tinjauan peraturan yang berhubungan terhadap praktik di lapangan tersebut. Lihat Jonathan Sarwono, *Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2006), 16.

⁹⁰ Penelitian yang bersifat deskriptif analitik yaitu suatu penelitian yang menggambarkan, menjelaskan dan menganalisa data secara jelas kemudian diperoleh kesimpulan. Lihat Noeng Muhajir, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Yogyakarta: Rake Sarasin, 1996), 51.

keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan (*fact-finding*), setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah (*problem-identification*) dan pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah (*problem-solution*).⁹¹ Kaitannya dalam penelitian adalah peneliti menganalisis dampak dari pemberlakuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat terhadap kenaikan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi di Kota Palangka Raya.

2. Pendekatan Penelitian

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan pendekatan tersebut, peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya.⁹² Metode pendekatan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan konseptual dan pendekatan *fiqh*.

Pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*) merupakan jenis pendekatan dalam penelitian hukum yang memberikan sudut pandang analisa penyelesaian permasalahan dalam penelitian hukum dilihat dari aspek konsep-konsep hukum yang melatarbelakanginya, atau bahkan dapat dilihat dari nilai-nilai yang terkandung dalam penormaan sebuah peraturan kaitannya dengan konsep-konsep yang digunakan. Pendekatan ini beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam

⁹¹ Bambang Wahyo, *Penelitian Hukum dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), 15.

⁹² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Prenadamedia Group, 2005), 133.

ilmu hukum. Pendekatan ini menjadi sebab pemahaman terhadap pandangan/doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum dapat menjadi pijakan untuk membangun argumentasi hukum ketika menyelesaikan isu hukum yang dihadapi. Pandangan/doktrin akan memperjelas ide-ide dengan memberikan pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, maupun asas hukum yang relevan dengan permasalahan.⁹³ Adapun dengan pendekatan kaidah *fiqh* peneliti ingin memahami dampak kenaikan tarif ojek *online* berdasarkan kaidah-kaidah *fiqh* serta *ijma'* dalam kajian *fiqh* muamalah.

C. Objek, Subjek dan Informan Penelitian

1. Objek Penelitian

Objek merupakan titik perhatian dari suatu penelitian, titik perhatian tersebut berupa substansi permasalahan, atau fenomena yang terjadi di lapangan.⁹⁴ Objek dalam penelitian ini adalah dampak kenaikan tarif ojek *online* (*Go-Jek*) di Kota Palangka Raya khususnya di Kecamatan Pahandut dan Jekan Raya.

2. Subjek Penelitian

Subjek penelitian adalah sumber utama data penelitian, yaitu yang memiliki data mengenai variabel-variabel yang diteliti.⁹⁵ Sedangkan dalam penelitian yang menjadi subjeknya adalah Mitra Pengemudi *Go-Jek* di Kota Palangka Raya. Dalam menentukan subjek penelitian ini,

⁹³ Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2001), 14.

⁹⁴ Saifuddin Azwar, *Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset, Cet. keI, 1998), 34.

⁹⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, 133.

menggunakan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* yaitu teknik sampling yang digunakan oleh peneliti jika peneliti mempunyai pertimbangan-pertimbangan tertentu dalam mengambil sampelnya.

Adapun kriteria yang dijadikan sampel dengan karakteristik:

- a. Mitra Pengemudi, minimal sudah 1 tahun bekerja di perusahaan *Go-Jek*.
- b. Mitra Pengemudi mewakili latar belakang yang berbeda, yaitu mahasiswa, pencari kerja, kerja sambilan, menikah dan kepala keluarga.
- c. Wilayah kerja Mitra Pengemudi berada di Kecamatan Pahandut dan Jekan Raya.

Adapun alasan peneliti memilih kriteria di atas karena subjek sebagai orang yang terkena dampak dari penentuan tarif ojek *online* yang dikeluarkan oleh pemerintah.

3. Informan Penelitian

Informan (narasumber) penelitian adalah seseorang yang memiliki informasi mengenai objek penelitian tersebut. Dalam penelitian ini menentukan informan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu dipilih dengan pertimbangan dan tujuan tertentu, yang benar-benar menguasai suatu objek yang peneliti teliti.

Untuk melengkapi objek dan subjek penelitian ini peneliti menggunakan informan sebagai berikut:

- a. Konsumen Pengguna jasa ojek *online*, pengguna aktif menggunakan ojek *online* sebagai transportasi.
- b. Manajer atau Karyawan *Go-Jek* yang mewakili.

D. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melakukan pengumpulan data⁹⁶ peneliti menggunakan teknik sebagai berikut:

1. Observasi

Observasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian, data penelitian tersebut dapat diamati oleh peneliti. Dalam arti bahwa data tersebut dihimpun melalui pengamatan penelitian melalui penggunaan panca indra. Metode inilah salah satu yang akan digunakan oleh peneliti sebagai metode pengumpulan data.⁹⁷ Semua kejadian dan fenomena di alam semesta mempunyai alasan dibelakangnya, dan alasan dilakukannya penelitian adalah untuk memahami dan mengevaluasi mengapa hal tersebut dapat terjadi. Sesederhana apapun suatu fenomena atau kejadian ada jawaban yang intuitif dan logis.⁹⁸

Observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi partisipasi sebagian (*partical participation*) yang merupakan teknik

⁹⁶Pengumpulan data adalah dengan studi dokumen dan wawancara yang mendalam dengan menggunakan pedoman *interview* wawancara yang sudah dikembangkan sesuai kondisi di lapangan serta peneliti sebagai peneliti sendirilah nantinya sebagai instrumen utamanya. Lihat Sabian Utsman, *Metodologi Penelitian Hukum Progresif*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2014), 107-108.

⁹⁷Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Sosial*, (Surabaya: Airlangga University Press, 2003), 142.

⁹⁸Restu Kartiko Widi, *Asas Metodologi Penelitian*, (Jakarta: Graha Ilmu, 2010), 59.

pengumpulan data yang paling lazim dipakai dalam penelitian kualitatif. Peneliti hanya mengambil sebagian yang dianggap perlu untuk dilakukan pengamatan. Pada bagian tertentu tugas pengumpul data melalui observasi ini perhatiannya disentralkan pada pokok obyeknya.⁹⁹ Pada buku yang berjudul *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Lexy J. Moleong mengklasifikasikan menjadi dua jenis pengamatan yaitu pengamatan berperan serta dan pengamatan tidak berperan serta. Pengamatan berperan serta melakukan dua peranan sekaligus, yaitu sebagai pengamat dan sekaligus menjadi anggota resmi dari kelompok yang diamatinya.¹⁰⁰

Merujuk pada pendapat di atas maka dalam penelitian yang akan dilaksanakan peneliti yaitu dapat berperan sebagai peneliti atau juga dapat berperan sebagai konsumen pada ojek *online*. Sehingga data-data yang diinginkan peneliti seperti persepsi pelaku usaha dan konsumen pengguna ojek *online* dapat diperoleh dengan mudah. Dan untuk mendapatkan data yang mendalam mengenai dampak penentuan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi.

2. Wawancara

Wawancara adalah dialog yang dilakukan oleh pewawancara untuk memperoleh informasi dari terwawancara. Secara fisik wawancara dapat dibedakan menjadi wawancara terstruktur dan tidak terstruktur. Peneliti dalam menggali informasi tentang dampak penentuan tarif ojek *online*

⁹⁹ P. Joko Subagyo, *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*, (Jakarta : Rineka Cipta, 2015), 64.

¹⁰⁰ Lexi J. Moeleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Bandung : PT Remaja Posadakarya, 2002), 126

bagi mitra pengemudi di Palangka Raya teknik wawancara semi-terstruktur kepada mitra pengemudi yang bersangkutan. Wawancara semi-terstruktur,¹⁰¹ metode ini bertujuan agar peneliti lebih leluasa untuk menggali data dan informasi dari sumber data yang telah ditetapkan sebelumnya. Wawancara dilakukan untuk memperoleh keterangan secara lisan guna mencapai tujuan yakni mendapatkan informasi yang akurat dari narasumber secara langsung. Peneliti dalam melakukan pengumpulan data menyatakan terus terang kepada sumber data, bahwa peneliti sedang melakukan penelitian.¹⁰² Yang peneliti lakukan adalah membuat janji kepada beberapa mitra pengemudi untuk kesediaan wawancara, peneliti melakukan wawancara secara langsung kepada mitra pengemudi ojek *online* untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian.

3. Dokumentasi

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu yang berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang.¹⁰³ Contoh dokumen yang berbentuk tulisan dalam penelitian ini yaitu, sejarah kehidupan (*life histories*), cerita, biografi, peraturan serta kebijakan. Contoh dokumen yang berbentuk gambar yaitu foto, gambar hidup, tangkapan layar sebuah aplikasi, dan lain-lain.

Teknik dokumentasi yang peneliti gunakan dalam penelitian ini yaitu berbentuk potret selama proses pengumpulan data, data wawancara,

¹⁰¹ Sugiono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2010), 73.

¹⁰² Ibid., 66.

¹⁰³ Ibid.

dll, pada tempat observasi penelitian dan melalui tahap ini peneliti mengumpulkan sejumlah catatan peristiwa yang berlangsung pada saat penelitian dilapangan berlangsung.

E. Teknik Triangulasi Data

Keabsahan data digunakan untuk menjamin bahwa semua data yang telah diamati dan diteliti relevan dengan yang sesungguhnya, agar penelitian ini menjadi sempurna. Untuk keabsahan data peneliti menggunakan Triangulasi¹⁰⁴ yaitu mengadakan perbandingan, antara teori dan hasil di lapangan pada sumber data yang satu dengan yang lain.

Triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi sumber yaitu membandingkan data dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang disebut metode kualitatif.¹⁰⁵ Menurut Patton sebagaimana dikutip oleh Moeleong tentang keabsahan data dapat dicapai dengan cara sebagai berikut :

1. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara;
2. Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi dengan apa yang dikatakan secara pribadi;
3. Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakan sepanjang waktu;
4. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang yang

¹⁰⁴Triangulasi adalah salah satu dari banyak teknik dalam pemeriksaan keabsahan bahan dan data hukum yang sudah terkumpul. Lihat Sabian Utsman, *Metodologi Penelitian Hukum Progesif*, (Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2014), 110.

¹⁰⁵Lexi J. Moeleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, 177.

berpendidikan menengah atau tinggi, orang yang berada dan orang pemerintahan;

5. Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.¹⁰⁶

Teknik triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Membandingkan data hasil wawancara yang diperoleh dengan isi dokumen yang terkait sebagaimana telah disebutkan di atas.
2. Membandingkan data hasil wawancara dengan masing-masing subjek dan informan penelitian, yaitu hasil wawancara dengan mitra pengemudi ojek *online* dan hasil wawancara dengan konsumen pengguna jasa ojek *online* dan data hasil wawancara manajer/karyawan *Go-Jek* yang mewakili dari hasil yang diteliti.
3. Membandingkan data hasil pengamatan (observasi) penulis dengan data hasil wawancara penulis dengan mitra pengemudi ojek *online* dan konsumen pengguna jasa ojek *online*.

F. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat

¹⁰⁶Ibid., 178.

kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.¹⁰⁷

Dalam analisis data diperlukan beberapa tahapan, tahapan-tahapan tersebut yakni:

1. *Data Collection*, atau koleksi data ialah pengumpulan data dengan analisis data, yang mana data tersebut diperoleh selama melakukan pengumpulan data.¹⁰⁸ Dengan demikian kaitannya dengan penelitian ini yaitu peneliti mengumpulkan data dari informan sebanyak-banyaknya mengenai dampak penentuan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi di kota Palangka Raya.
2. *Data Reduction*, yaitu pengolahan data yang mencakup kegiatan mengikhtiarkan hasil pengumpulan data selengkapnya, dan memilah-milahnya ke dalam satuan konsep tertentu, kategori tertentu atau tema tertentu.¹⁰⁹ Dengan demikian kaitannya dengan penelitian ini yaitu data yang didapat dari penelitian tentang dampak penentuan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi di kota Palangka Raya setelah dipaparkan apa adanya, maka yang dianggap tidak pantas atau kurang valid akan dihilangkan atau tidak dimasukkan ke dalam pembahasan.
3. *Data Display* atau penyajian data ialah data yang dari kenchah penelitian dipaparkan secara ilmiah oleh peneliti dengan tidak menutupi kekurangannya.¹¹⁰ Dengan demikian kaitannya dengan penelitian ini yaitu data yang didapat dari penelitian tentang dampak penentuan tarif ojek

¹⁰⁷ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, 89.

¹⁰⁸ Burhan Bungin, *Analisis Data Penelitian Kualitatif*, 69.

¹⁰⁹ Ibid., 70.

¹¹⁰ Ibid.

online bagi mitra pengemudi di kota Palangka Raya dipaparkan secara ilmiah oleh peneliti dengan tidak menutup-nutupi kekurangannya.

4. *Conclousions Drawing* atau penarikan kesimpulan dengan melihat kembali pada reduksi data (pengurangan data) dan data *display* sehingga kesimpulan yang diambil tidak menyimpang dari data yang diperoleh.¹¹¹ Demikian kaitannya dengan penelitian ini yaitu kesimpulan yang didapat dari dampak penentuan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi di kota Palangka Raya tidak menyimpang dari data yang dianalisis.



¹¹¹Ibid.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

A. Gambaran Umum Penelitian

1. Tentang Kota Palangka Raya

Sejarah pembentukan Pemerintahan Kota Palangka Raya merupakan bagian integral dari pembentukan Provinsi Kalimantan Tengah berdasarkan Undang-Undang Darurat Nomor 10 Tahun 1957, lembakran Negara Nomor 53 berikut penjelasannya (Tambahan Lembaran Negara Nomor 1284) berlaku mulai tanggal 23 Mei 1957, yang selanjutnya disebut Undang-Undang Pembentukan Daerah Swatantra Provinsi Kalimantan Tengah. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1958, Parlemen Republik Indonesia tanggal 11 Mei 1959 mengesahkan Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959, yang menetapkan pembagian Provinsi Kalimantan Tengah dalam 5 (lima) Kabupaten dan Palangka Raya sebagai Ibukotanya.¹¹²

Setelah melalui perjuangan panjang yang menyita banyak korban, baik harta, benda, bahkan nyawa, akhirnya pembentukan Provinsi Kalimantan Tengah disetujui oleh Pemerintah RI sebagai salah satu Provinsi (Provinsi ke 17), melalui UU Darurat No. 10 Tahun 1957 tertanggal 23 Mei 1957, dengan Gubernur Pertama RTA Milono. Untuk menetapkan di mana dan apa nama ibukota Provinsi Kalimantan Tengah,

¹¹² Pemerintah Kota Palangka Raya, "Selayang Pandang Sejarah Palangka Raya, <https://palangkaraya.go.id/selayang-pandang/sejarah-palangka-raya/>, (29 Maret 2020).

Gubernur RTA Milono pada tanggal 23 Januari 1957 membentuk suatu Panitia yang diketuai oleh Mahir Mahar.¹¹³

Atas rekomendasi Panitia, tanggal 18 Mei 1957 Gubernur RTA Milono dalam pidatonya pada upacara adat yang dilaksanakan oleh eks GMTPS Sektor B, di lapangan Bukit Ngalangkang Pahandut, mengumumkan nama dan tempat ibukota Provinsi Kalimantan Tengah adalah Palangka Raya.¹¹⁴ Semenjak diterbitkannya UU Darurat No. 10 Tahun 1957 yang kemudian disahkan dengan UU Nomor 21 Tahun 1958, yang menyatakan berdirinya Provinsi Kalimantan Tengah dengan ibukota Palangka Raya, maka Pemerintah Daerah dengan dipelopori Ir. P.M. Noor, Menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga (mantan Gubernur Kalimantan yang pertama) membuat perencanaan awal pembangunan kota Palangka Raya meliputi luas 10 x 10 km.¹¹⁵ Proses pembuatan rencana pembangunan kota Palangka Raya dilakukan oleh Departemen Pekerjaan Umum yang mungkin saja dilakukan oleh Ir. The, seorang pegawai dari Jawatan Tata Kota dan Tata Daerah. Ir. Van der Pijl membantu Residen Tjilik Riwut dalam merumuskan aspirasi masyarakat Kalimantan Tengah untuk disampaikan kepada Menteri Pekerjaan Umum (Ir. P.M. Noor). Dalam hal ini, presiden Soekarno sendiri juga ikut terlibat dalam memikirkan rencana pembangunan Kota Palangka Raya. Namun demikian berdasarkan susunan tata ruang yang

¹¹³ Pemerintah Kota Palangka Raya (BAPPEDA), *Evaluasi 50 Tahun Pembangunan Kota Palangka Raya (BAB II)*, (Palangka Raya : t.p, 2007), 2.

¹¹⁴ Ibid.

¹¹⁵ Pemerintah Kota Palangka Raya, *Sejarah Kota Palangka Raya*, (Palangka Raya : BAPPEDA, 2003), 30.

mirip dengan kota-kota di Eropa, pengaruh Ir. Van der Pijl dalam rancangan tersebut sangat besar. Apalagi Ir. Van der Pijl adalah perancang seluruh bangunan kantor-kantor pemerintah yang akan dibangun.¹¹⁶

Visi dan misi Kota Palangka Raya adalah sebagai berikut:¹¹⁷

Visi kota Palangka Raya selama periode 2013-2018, Visi Pembangunan Kota Palangka Raya adalah: *“Terwujudnya Kota Palangka Raya sebagai Kota Pendidikan, Jasa dan Pariwisata yang Berwawasan Lingkungan berdasarkan Falsafah Budaya Betang”*

Sedangkan misi kota Palangka Raya adalah:

- a. Mewujudkan Kota Palangka Raya sebagai kota pendidikan dan pusat pengembangan sumber daya manusia yang berkualitas.
- b. Mewujudkan Kota Palangka Raya sebagai kota jasa dan destinasi wisata menuju kemandirian ekonomi masyarakat.
- c. Mewujudkan pemerataan sarana dan prasarana publik yang berkualitas berdasarkan tata kelola sumber daya alam yang berkelanjutan.
- d. Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik dan bersih (*good and clean governance*).
- e. Mewujudkan masyarakat yang berbudaya, harmonis, dinamis dan damai berdasarkan filosofi huma betang.

¹¹⁶ Ibid., 32

¹¹⁷ Pemerintah Kota Palangka Raya, *Selayang Pandang*, 22-23.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1958, Parlemen Republik Indonesia tanggal 11 Mei 1959 mengesahkan Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959, yang menetapkan pembagian Provinsi Kalimantan Tengah dalam 5 Kabupaten dan Palangka Raya sebagai Ibukotanya.¹¹⁸ Secara geografis kota Palangka Raya terletak pada 113°30`- 114°07` Bujur Timur dan 1°35`- 2°24` Lintang Selatan. Wilayah administrasi kota Palangka Raya terdiri atas 5 (lima) wilayah kecamatan yaitu kecamatan Pahandut, Sabangau, Jekan Raya, Bukit Batu dan Rakumpit yang terdiri dari 30 kelurahan, dengan luas masing-masing kecamatan 119,73 km², 640,73 km², 387,53 km², 603,14 km², 1.101,99 km². Kota Palangka Raya, berbatasan dengan wilayah berikut:¹¹⁹

Sebelah utara: Kabupaten Gunung Mas

Sebelah timur: Kabupaten Gunung Mas dan Kabupaten Pulang Pisau

Sebelah selatan: Kabupaten Pulang Pisau

Sebelah barat: Kabupaten Katingan.¹²⁰

Berdasarkan satuan Wilayah Administrasi Pemerintahan, kota Palangka Raya memiliki 5 (lima) kecamatan dan 30 (tiga puluh) kelurahan dengan perincian sebagai berikut:

¹¹⁸ Ibid.

¹¹⁹ BPS Kota Palangka Raya, *Kota Palangka Raya dalam Angka Palangka Raya Municipality in Figures 2020* (Palangka Raya: BPS Kota Palangka Raya, 2020), 3-8.

¹²⁰ Ibid.

- 1) Kecamatan Pahandut terdiri dari 6 (enam) kelurahan, yaitu:
Kelurahan Pahandut, Kelurahan Panarung, Kelurahan Langkai,
Kelurahan Tumbang Rungan, Kelurahan Pahandut Seberang, dan
Kelurahan Tanjung Pinang.
- 2) Kecamatan Jekan Raya terdiri dari 4 (empat) kelurahan, yaitu:
Kelurahan Palangka, Kelurahan Menteng, Kelurahan Bukit
Tunggal, dan Kelurahan Petuk Katimpun.
- 3) Kecamatan Sebangau terdiri dari 6 (enam) kelurahan, yaitu:
Kelurahan Kereng Bangkirai, Kelurahan Bereng Bengkel,
Kelurahan Kalampangan, Kelurahan Sabaru, Kelurahan Danau
Tundai, dan Kelurahan Kameloh Baru.
- 4) Kecamatan Bukit Batu terdiri dari 7 (tujuh) kelurahan yaitu:
Kelurahan Marang, Kelurahan Tumbang Tahai, Kelurahan
Banturung, Kelurahan Tangkiling, Kelurahan Sei Gohong,
Kelurahan Kanarakan, dan Kelurahan Habaring Hurung.

Kecamatan Rakumpit terdiri dari 7 (tujuh) kelurahan, yaitu:
Kelurahan Petuk Bukit, Kelurahan Panjehang, Kelurahan Petuk Barunai,
Kelurahan Mungku Baru, Kelurahan Pager, Kelurahan Gaung Baru, dan
Kelurahan Bukit Sua.¹²¹

¹²¹ Pemerintah Kota Palangka Raya (BAPPEDA), *Evaluasi 50 Tahun Pembakngunan Kota Palangka Raya (BAB III)* (Palangka Raya: t.p, 2007), 2.

Berikut rincian mengenai luas wilayah dan tinggi wilayah di atas permukaan laut (DPL) Kota Palangka Raya menurut Kecamatan yaitu:¹²²

Tabel 4.1

Jumlah Penduduk dan Rasio Jenis Kelamin Menurut Kecamatan di Kota Palangka Raya Tahun 2019

No	Kecamatan (Subdistrict)	Penduduk (orang) <i>Population(Person)</i>			
		Laki-Laki (Male)	Perempuan (Female)	Jumlah Total	Rasio Jenis Kelamin (Sex Ratio)
1	Pahandut	45.057	43.674	88.731	103,2
2	Sabangau	10.310	10.199	21.009	109,1
3	Jekan Raya	70.958	69.215	140.173	102,5
4	Bukit Batu	6.713	6.154	12.867	106,0
5	Rakumpit	1.718	1.522	3.240	112,9
Palangka Raya		135.256	130.764	266.020	103,4

Sumber: BPS Kota Palangka Raya¹²³

Jumlah penduduk kota Palangka Raya tahun 2019 berdasarkan tabel di atas adalah 266.020 jiwa dengan 135.256 laki-laki dan 130.764 perempuan. Adapun untuk jumlah penduduk yang berumur 15 tahun ke

¹²² BPS Kota Palangka Raya, *Kota Palangka Raya dalam Angka Palangka Raya Municipality in Figures 2020*, 8.

¹²³ BPS Kota Palangka Raya, *Kota Palangka Raya*, 40.

atas pada tahun 2019 adalah 221.685 orang dengan 142.867 orang termasuk angkatan kerja dan 78.809 orang bukan angkatan kerja (sekolah, mengurus rumah tangga, dan lainnya). Dari jumlah yang termasuk angkatan kerja, ada 134.616 orang bekerja dan 8.260 orang pengangguran. Dengan demikian, tingkat partisipasi angkatan kerja sebesar 64,45% dan tingkat pengangguran sebesar 5,78 %.¹²⁴

2. Go-Jek Palangka Raya

Go-Jek memulai perjalanannya pada tahun 2010 dengan layanan pertama yaitu pemesanan ojek melalui *call-center*. Pada tahun 2015, *Go-Jek* berkembang pesat setelah meluncurkan sebuah aplikasi dengan tiga layanan, yaitu: *GoRide*, *GoSend*, dan *GoMart*. Sejak saat itu, laju *Go-Jek* semakin cepat dan terus beranjak hingga menjadi grup teknologi terkemuka yang melayani jutaan pengguna di Asia Tenggara. Aplikasi mengembangkan beberapa pelayanan lain seperti *GoFood*, *GoCar*, *GoPay*, *GoBox*, *GoPulsa*, *GoBills*, *GoShop*, *GoTix*, *GoDeals*, *GoBlue Bird*, *GoMassage*, *GoClean*, *GoAuto*, *GoGlam*, *GoDaily*, *GoFix*.

Layanan Ojek *Online Go-Jek* di kota Palangka Raya pertama kali di luncurkan pada tanggal 17 Desember 2018 dan diresmikan oleh Murni D. Djinu asisten 1 Setda Kota Palangka Raya selaku yang mewakili walikota Fairid Naparin. Kantor operasional *Go-Jek* di Kota Palangka Raya terletak di Jalan Diponegoro Nomor 5-6 Rt.01 Rw.05 Kelurahan Langkai, Kecamatan Pahandut. Mitra Pengemudi *Go-Jek* di Palangka

¹²⁴ Ibid., 43.

Raya berdasarkan kajian lapangan peneliti saat ini aktif melayani pelayanan di bidang *GoRide*, *GoCar*, *GoFood*, dan *GoSend* dengan pembayaran bisa melalui tunai dan juga pelayanan pembayaran elektronik melalui *GoPay*.

Go-Jek menjalankan pelayanannya berdasarkan 3 pilar:

- a. Kecepatan, melayani dengan cepat serta akan terus berkembang dan belajar dari pengalaman.
- b. Inovasi, terus berkarya untuk memperbaiki layanan untuk senantiasa memberikan kemudahan bagi seluruh pengguna.
- c. Dampak sosial, konsisten dalam menciptakan dampak sosial kepada seluruh pengguna *Go-Jek*.

Semua pendaftaran dilakukan melalui aplikasi yang tujuannya langsung ke pusat lalu peneliti diberi link terkait persyaratan pendaftaran tersebut, berikut penjelasannya:¹²⁵

- a. Memiliki kendaraan pribadi lengkap dengan STNK yang aktif;
- b. Berumur minimal 17 tahun dan sudah memiliki KTP, dan maksimal berumur 55 tahun;
- c. Memiliki surat izin mengemudi (SIM C) yang masih berlaku; dan
- d. Harus memiliki smartphone dengan Ram minimal 1GB agar bisa mengakses aplikasi *Go-Jek* dengan lancar.

Adapun perlindungan kerja terhadap mitra pengemudi adalah sebagai berikut:¹²⁶

¹²⁵ *Go-Jek*, “Cara Daftar Gojek”, <https://www.gojek.com/blog/goride/cara-daftar-go-ride/>, (08 Juli).

Gojek bekerja sama dengan Allianz (didukung oleh PasarPolis) menyediakan program santunan yang dapat di klaim saat mengalami kejadian buruk seperti kecelakaan. Adapun hal-hal yang dapat di klaim yaitu:

- a. Kecelakaan mengakibatkan meninggal dunia: Rp10.000.000
- b. Kecelakaan mengakibatkan cacat tetap: santunan hingga Rp10.000.000
- c. Kecelakaan tidak meninggal dunia/tidak cacat tetap: santunan hingga Rp5.000.000
- d. Mengalami tindakan intimidasi saat menjalankan order: santunan hingga Rp5.000.000
- e. Biaya pemakaman (*funeral expense*): Rp2.000.000.

Adapun perlindungan kecelakaan bagi penumpang adalah sebagai berikut:¹²⁷

Ketika melakukan layanan *Go-ride* untuk memastikan perjalanan dari musibah kecelakaan yang mungkin terjadi. Go-Jek bekerja sama dengan Allianz berupa manfaat perlindungan asuransi secara gratis tanpa perlu membayar biaya premi polis maupun biaya tambahan lainnya. Seluruh biaya premi menjadi tanggungan Go-Jek. Untuk mengklaim manfaat asuransi ini, gunakan fitur *need help* dalam aplikasi Gojek atau kunjungi website dengan mengklik link berikut: [Klaim Asuransi](#). Besarnya

¹²⁶ Go-Jek, Panduan Klaim Santunan Kecelakaan dari Gojek untuk Driver GoRide, <https://driver.go-jek.com/s/article/Panduan-Klaim-Santunan-Kecelakaan-dari-Gojek-untuk-Driver-GoRide>, (25 Agustus 2020).

¹²⁷ Go-Jek, “Ketahui Asuransi Lengkap Asuransi Go-Ride”, <https://www.gojek.com/blog/goride/>, Diakses pada 08 Juli 2020 Pukul 19.55 WIB.

reimbursement atau uang tunai nilai pertanggungan yang tertera akan ditransfer melalui akun bank yang terdaftar.

Pihak yang ditanggung oleh polis asuransi adalah: 1) Penumpang yang terdaftar dalam aplikasi *Go-Jek* (membayar serta memesan layanan transportasi *Go-Ride*, 2) Penumpang *GoRide* bukan pemilik akun *Gojek*, yang layanan transportasinya dipesankan oleh pemilik akun *Gojek*.

Berikut detail manfaat dan nilai pertanggungan yang didapatkan:¹²⁸

- a. Kehilangan atau kerusakan barang pribadi karena tindak kriminal (begal). Jaminan asuransi ini diberikan jika penumpang mengalami tindak kriminal yang menyebabkan kehilangan atau kerusakan barang pribadi. Nilai pertanggungan ini senilai hingga Rp1.000.000 per kejadian.
- b. Biaya pengobatan. Jaminan asuransi ini diberikan jika penumpang mengalami kecelakaan yang menyebabkan cedera dan membutuhkan perawatan medis. Biaya pengobatan yang diberikan termasuk biaya kamar (jika rawat inap) dan obat-obatan. Nilai pertanggungan biaya pengobatan senilai hingga Rp5.000.000 per kejadian.
- c. Cacat permanen. Jaminan asuransi ini diberikan jika penumpang mengalami kecelakaan dalam satu kejadian yang menyebabkan hilangnya salah satu anggota tubuh, tidak dapat berfungsi kembali, dan telah dinyatakan cacat tetap oleh dokter. Nilai pertanggungan

¹²⁸ Ibid.

cacat permanen sesuai dengan persentase untuk setiap bagian anggota tubuh senilai hingga Rp50.000.000 per kejadian.

- d. Kematian karena kecelakaan. Santunan kematian diberikan sebagai pertanggungungan karena kecelakaan lalu lintas dalam satu kejadian senilai Rp50.000.000 serta biaya pemakaman senilai Rp1.000.000.

B. Hasil Penelitian

1. Faktor Penyebab Kenaikan Tarif Ojek Online

Pada hari Rabu tanggal 08 Juli 2020 peneliti berlanjut melakukan wawancara via WA kepada informan berinisial A dan F selaku admin yang bekerja di kantor cabang *Go-Jek*. Berdasarkan informasi yang peneliti dapatkan bahwa informan ini merupakan mantan admin yang baru saja berhenti karena Kantor *Go-Jek* di Kota Palangka Raya tidak menjalankan operasional kerjanya sampai dengan waktu yang tidak diketahui di akibatkan keadaan yang sedang pandemi saat ini. Oleh karena itu, peneliti bermaksud tetap mewawancarainya untuk mendapatkan data yang diperlukan terkait profil *Go-Jek*.¹²⁹ Adapun data yang berhasil digali peneliti dari terkait penyebab kenaikan tarif Ojek *Online*, peneliti mendapatkannya melalui pernyataan Kementerian Perhubungan yang berasal dari *website* dan di dukung pernyataan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah yang membenarkan bahwa kenaikan tarif itu turut diberlakukan di Kota Palangka Raya.

¹²⁹ F dan A, Wawancara (Palangka Raya 08 Juli 2020)

Permasalahan kenaikan tarif ini bermula dari adanya tuntutan para mitra pengemudi ojek *online* khususnya *Go-Jek* dan *Grab* di depan kantor DPR pada Mei 2018, yang isi tuntutan mereka adalah sebagai berikut:¹³⁰

- a. Pengakuan legal eksistensi peranan dan fungsi hubungan kemitraan mitra pengemudi ojek *online* sebagai sistem transportasi Nasional;
- b. Penetapan tarif standar dengan nilai yang wajar; dan
- c. Perlindungan hukum dan keadilan bagi ojek *online* sebagai tenaga kerja Indonesia yang mandiri.

Hal ini kemudian ditindaklanjuti oleh Kementerian Perhubungan dengan menaikkan tarif secara bertahap dimulai dari bulan Juni 2019 di beberapa daerah Jabodetabek dan september 2019 mulai di terapkan di seluruh Indonesia termasuk Kota Palangka Raya, Kalimantan Tengah. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Budi Setyadi mengatakan alasan kenaikan tarif tersebut adalah Pertama, pertumbuhan ekonomi di era sekarang yang cepat sekali dan sebagai tanggapan dari penyampaian aspirasi yang dilakukan oleh para mitra pengemudi. Kedua, agar dapat menjaga persaingan antara dua aplikator ojek *online Go-Jek* dan *Grab*.¹³¹

¹³⁰ Rima Wahyuningrum, "Legalitas Hingga Subsidi, Ini 3 Tuntutan Ojek Online di Gedung DPR", <https://megapolitan.kompas.com/read/2018/04/23/14433801/legalitas-hingga-subsidi-ini-3-tuntutan-ojek-online-di-gedung-dpr>, (21 Juli 2020).

¹³¹ Rahajeng Kusumo Astuti, "Penjelasan Kemenhub Terkait Kenaikan Tarif Ojek *Online* di Seluruh RI", <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20190903112556-37-96725/penjelasan-kemenhub-soal-kenaikan-tarif-ojol-di-seluruh-ri>, (18 September 2020)

2. Dampak Kenaikan Tarif Bagi Mitra Pengemudi dan Konsumen Pengguna Jasa Ojek *Online*

a. Subjek (Mitra Pengemudi)

1) Nama : S

Alamat : Jalan Mangga No. 8 Palangka Raya

Umur : 22 Tahun

Status : Mahasiswa

Responden pertama adalah sdr. S sebagai mitra pengemudi sejak awal *Go-Jek* sudah memasuki kota Palangka Raya pada tahun 2018. Wawancara ini dilakukan secara langsung pada tanggal 06 Juni 2020, adapun data yang berhasil digali ini mengenai dampak kenaikan tarif yang dirasakan setelah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan pada 1 Mei 2019 silam. Data yang peneliti gali adalah berapa kenaikan dan apakah tarif tersebut dapat memenuhi kebutuhan mitra pengemudi saat ini. Berikut pernyataan dari responden:

Saya sudah lama kerja ini *mba*, awal *Go-Jek* memasuki wilayah kota Palangka Raya sekitar tahun 2018 *an*. Untuk kenaikan yang saya rasakan, untuk tarif *Go-Ride* sekarang Rp. 2.000/km dengan biaya jasa minimalnya Rp. 9.000-Rp. 10.000/km. Dulu sebelum naik tarifnya masih kisaran Rp. 7.000/km. Untuk kebutuhan dasar seperti makan dan minum masih bisa tercukupi *sih*, tapi kalau misalkan tiba-tiba ada keperluan besar untuk kuliah seperti menebus buku dan lainnya susah *mba*. Benar-benar harus kerja dari pagi sampai malam, itu juga *kalo rame mba* orderan.¹³²

Kemudian peneliti menanyakan bagaimana dampak yang dirasakan sebelum dan setelah kenaikan tarif ditetapkan. Berikut pernyataan sdr. S:

¹³² S, Wawancara (Palangka Raya 06 Juni 2020).

Kalo dengan dampak yang saya rasakan pastinya berpengaruh pada pendapatan *Go-Ride* (angkutan penumpang). Soalnya untuk penghasilan yang paling banyak itu dari perolehan *Go-Ride*, *kalo* kebutuhan sampai saat ini masih bisa tercukupi lah sehari-hari seperti kebutuhan saya untuk makan dan minum supaya *nggak* terlalu bergantung dengan orang tua di kampung *kan*, meskipun tidak *serame* dulu *pas* sebelum kenaikan, tapi agak terbebani saya jadi harus bekerja lebih keras *ngejar* orderan *olehnya* penumpang jauh turun dari sebelumnya. Biasanya *kalo* penumpang sepi saya banyak ambil untuk pelayanan jasa *Go-Food*, tapi harus bekerja lebih keras untuk mengejar targetnya ketimbang penumpang. Bonus juga lebih susah dapatnya. Untuk penghasilan itu sendiri ditentukan dari hitungan km-nya makanya kenapa *kalo* dapat penumpang itu rasanya lebih senang karena lebih besar pendapatannya. Paling banyak satu hari itu sekarang 3 orang, *kalo* dulu paling *nggak* 6 orang.¹³³

Selanjutnya peneliti menanyakan alasan mengapa memilih menjadi mitra pengemudi *Go-Jek* dan apa saja kendalanya:

Saya sebagai mahasiswa sangat terbantu dengan hadirnya pekerjaan ini, selain waktunya yang fleksibel bisa disesuaikan dengan waktu kuliah saya. Saya juga anak rantau, jauh dari orang tua. Jadi saya pikir bisa meringankan beban orang tua. *Kalo* kendala kebanyakan itu dari perjanjian *tuh mba*, ya banyaklah saya rasa tidak sesuai kami sebagai mitra pengemudi itu. Perjanjian kerja dari awal itu sudah tertera pada aplikasi *aja*. Terus, biaya perawatan dan lain-lain *trus kaya* jaminan asuransi *tuh mba nggk* ada kami mitra pengemudi disitu. Jadi, kalau ada perawatan alat operasional yaitu motor kami tanggung sendiri. Agak berat dibagian itu *kan*, pengeluaran justru bertambah harus ekstra kerja keras lagi dilapangan.¹³⁴

Berdasarkan hemat peneliti dari paparan saudara S di atas, ia merasa masih bisa mencukupi kebutuhan dasar pokoknya. Akan tetapi, cukup kesuliatan jika harus ada biaya lain yang keluar di luar dari kebutuhan pokoknya seperti keperluan kuliah dll. Kenaikan itu sendiri cukup memberi dampak pada orderan jasa angkut penumpang yang berpengaruh cukup besar bagi pendapatan dilihat dari hasil yang di

¹³³ Ibid.

¹³⁴ Ibid.

dapatkan sebelum kenaikan dan setelah kenaikan tarif. Alasan ia memilih melakukan pekerjaan ini adalah untuk membantu meringankan beban orang tua dan kendala yang ia rasakan adalah tidak adanya jaminan biaya operasional kendaraan yang membuatnya harus mengeluarkan dana tambahan.

2) Nama : R

Alamat : Jalan Bukit Keminting 1 Palangka Raya

Umur : 24 Tahun

Status : Lajang (pencari kerja)

Pada tanggal dan hari yang sama peneliti melanjutkan wawancara kepada responden kedua. Responden selanjutnya adalah Bapak. R sebagai mitra pengemudi. Wawancara ini dilakukan secara langsung pada tanggal 06 Juni 2020, adapun data yang berhasil digali ini mengenai dampak kenaikan tarif yang dirasakan setelah ditetapkan oleh Kementrian Perhubungan pada 1 Mei 2019 silam. Data yang peneliti gali adalah berapa kenaikan dan apakah tarif tersebut dapat memenuhi kebutuhan mitra pengemudi saat ini. Berikut pernyataan dari responden:

Naik itu kira-kira Rp. 2.000, jadi minimal biaya jasa sekali angkut itu sebesar Rp. 9.000-Rp.10.000/km. Kalau dulu tarif sekali angkut untuk jasa angkut penumpang masih kisaran Rp. 5.000-Rp. 7.000/km. Untuk kebutuhan saya masih bisa mengejar dengan memperbanyak jasa pengantaran makanan (*Go-food*), tapi seperti itulah keadaannya kalau jasa angkut penumpang itu sendiri jarang sekali saya bisa dapat.¹³⁵

¹³⁵ R, Wawancara (Palangka Raya 06 Juni 2020).

Kemudian peneliti menanyakan bagaimana dampak yang dirasakan sebelum dan setelah kenaikan tarif ditetapkan. Berikut pernyataan sdr.

R:

Tarif ojek *online* memang naik awalnya itu karena dulu sempat ada protes kalau tarif yang ditentukan oleh perusahaan itu terlalu murah dan menekan kami sebagai *driver*. Tapi setelah kenaikan, ada kurangnya juga *mba*. Saya yang biasanya untuk penumpang bisa dapat 5-7 orang satu hari, terbanting dengan keadaan setelah kenaikan satu hari malah cuman dapat 1 orderan angkutan penumpang. Ditambah lagi keadaan pandemi seperti ini *kan*. Harus bekerja lebih keras lagi supaya bisa dapat bonus lumayan bisa *nambah*. Jadi, bonus itu bisa diraih seperti ini *mba*. *Kalo* sehari mendapatkan 18 order, biasanya bisa meraup bonus sebesar Rp45.000. Sedangkan bila sampai 22 order, ada tambahan Rp. 35.000. Terus kalau 30 order, tambahan mencapai Rp100.000. Jadi, total bonus sampai Rp180 ribu per hari. Beda kalau sekarang, kalau mau mencapai bonus sampai 18 order di pelayanan jasa angkutan penumpang sudah tidak bisa diandalkan lagi. Makanya banting sekarang lebih banyak di jasa pelayanan antar makanan saja itu juga kerjanya harus dari subuh sampai larut malam.¹³⁶

Selanjutnya peneliti menanyakan alasan mengapa memilih menjadi mitra pengemudi *Go-Jek* dan apa saja kendalanya:

Saya bergabung di *Go-Jek* ini dari tahun lalu, setelah saya lulus kuliah S1. Alasannya untuk menambah pemasukan sambil saat ini masih mencari pekerjaan tetap. Untuk kendala selama menjadi *driver* berat di pemeliharaan karena biayanya tanggung sendiri. Sudah jadi ketentuan awal bekerja pada saat pertama kali mendaftar itu menjadi tanggung jawab kami sendiri. Kendala saat ini yang saya rasakan karena pandemi ditambah lagi sebelumnya ada kenaikan, saya harus bisa bekerja lebih keras untuk mencapai target orderan dan pendapatan tambahan dari bonus.¹³⁷

Berdasarkan hemat peneliti dari paparan saudara R di atas, ia merasa masih bisa mencukupi kebutuhan dasar pokoknya dengan

¹³⁶ Ibid.

¹³⁷ Ibid.

memperbanyak melakukan jasa pengantaran makanan (*Go-Jek*) dan pengantaran barang (*Go-Send*) untuk mendapatkan orderan pada jasa angkut penumpang ia mengaku sangat jarang untuk bisa mendapatkannya. Kenaikan itu sendiri cukup memberi dampak pada orderan jasa angkut penumpang yang berpengaruh cukup besar bagi pendapatan dan untuk mendapatkan bonus tambahan yang juga memberikan tambahan pendapatan ia mengaku cukup kesulitan dengan berkurangnya jumlah orderan jasa angkut penumpang. Alasan ia memilih melakukan pekerjaan ini adalah untuk membantu menambah pemasukan sambil mencari pekerjaan tetap dan kendala yang ia rasakan adalah biaya pemeliharaan kendaraan yang ditanggung sendiri ditambah lagi setelah pandemi ia tambah kesulitan untuk mendapatkan orderan jasa angkut penumpang.

3) Nama : T

Alamat : Jl. Yos Sudarso X Palangka Raya

Umur : 41

Status : Menikah

Responden selanjutnya adalah Ibu T. sebagai mitra pengemudi. Wawancara ini dilakukan secara langsung pada tanggal 07 Juni 2020, adapun data yang berhasil digali ini mengenai dampak kenaikan tarif yang dirasakan setelah ditetapkan oleh Kementrian Perhubungan pada 1 Mei 2019 silam. Data yang peneliti gali adalah berapa kenaikan dan

apakah tarif tersebut dapat memenuhi kebutuhan mitra pengemudi saat ini. Berikut pernyataan dari responden:

Kebetulan karena saya baru saja bergabung di *Go-Jek* sekitar 6 bulan yang lalu. Jadi saya bergabung itu ketika tarifnya sudah naik, untuk tarif sekarang yang saya tahu biaya jasa sekali angkut penumpang itu sebesar Rp. 9.000-Rp.10.000/km. Kalau kebutuhan dasar masih bisa terpenuhi *kayak* makan, minum dan lainnya. Tapi saya punya tanggungan *mba* kaya anak *mba trus* sewa rumah, tapi *ya* itu kita harus bekerja lebih keras lagi biar bisa dapat tambahan pendapatan setidaknya bisa *nambah* dari bonus. Saya juga punya warung *mba* yang jaga ibu saya, jadi *ya* masih bisa *aja lah mba*.¹³⁸

Kemudian peneliti menanyakan bagaimana dampak yang dirasakan sebelum dan setelah kenaikan tarif ditetapkan. Berikut pernyataan Ibu T:

Untuk dampak saya merasakan kalau untuk jasa angkutan penumpang memang sangat jarang saya dapatkan, sehari paling saya dapat order untuk jasa angkut penumpang 3 saja. *Kalo* sebelum naik lumayan lah 5 orang satu hari. Berdasarkan pendapatan kalau dihitung lebih besar hitungan km jasa angkutan penumpang, lebih mencukupi untuk jasa angkut penumpang *ya*. Misalkan, kalau saya dapat orderan jasa angkut penumpang dari penjemputan di Jalan Kecipir ke Jalan Kinibalu. Satu kali angkut itu bisa mencapai Rp. 50.000, kalau sekarang saya lebih banyak melakukan jasa pelayanan *Go-Food*. Lebih kecil daripada pendapatan jasa angkutan penumpang dan kalau mau mencapai target orderan jam kerjanya memang harus mulai dari pagi sekali sampai malam tapi kalau saya karena ada anak paling mulai Cuma dari jam 7 pagi sampai sore sekitar jam 4 atau jam 5.¹³⁹

Selanjutnya peneliti menanyakan alasan mengapa memilih menjadi mitra pengemudi *Go-Jek* dan apa saja kendalanya:

Alasan saya bergabung di *Go-Jek* sambil kerja sebenarnya menambah pemasukan uang keluarga. Saya kerja kadang bawa anak, Lumayan *lah*, untuk kebutuhan anak dan rumah tangga. Kalau kendala yang saya rasakan masalah perawatan kendaraan, soalnya itu kita tanggung sendiri. Pengeluaran tambahan paling banyak itu dari perawatan kendaraan seperti bensin, belum lagi kalau tiba-tiba ada

¹³⁸ T, Wawancara (Palangka Raya 07 Juni 2020).

¹³⁹ Ibid.

kendala motor saya mogok *mba*, kalau bersih pendapatan satu hari itu bisa dapat sekitar Rp. 100.000.¹⁴⁰

Berdasarkan hemat peneliti dari paparan Ibu T di atas, ia merasa cukup untuk memenuhi kebutuhan pokok sehari-hari meskipun ia menanggung anak dan rumah sendiri tetapi ia memiliki pemasukan tambahan dari hasil warung kecil yang ia miliki. Kenaikan itu sendiri cukup memberi dampak pada orderan jasa angkut penumpang yang berpengaruh cukup besar bagi pendapatan dan untuk mendapatkan bonus tambahan yang juga memberikan tambahan pendapatan ia mengaku cukup kesulitan dengan berkurangnya jumlah orderan jasa angkut penumpang. Alasan ia memilih melakukan pekerjaan ini adalah untuk membantu menambah pemasukan rumah tangga dan kendala yang ia rasakan adalah pengeluaran tambahan seperti biaya bensin perbaikan kendaraan dll.

4) Nama : REP

Alamat : Jl. Haka 7 Palangka raya

Umur : 29

Status : Menikah

Pada tanggal dan hari yang sama peneliti melanjutkan wawancara. Peneliti melakukan observasi sekaligus wawancara secara langsung, observasi ini peneliti lakukan dengan mengikuti protokol kesehatan yang berlaku. Dalam observasi peneliti menjadi pelaku konsumen yang menggunakan jasa angkut penumpang *Go-Jek* untuk mengetahui

¹⁴⁰ Ibid.

besaran tarif selaku konsumen.¹⁴¹ Responden selanjutnya adalah Bapak REP. sebagai mitra pengemudi. Wawancara ini dilakukan secara langsung pada tanggal 07 Juni 2020, adapun data yang berhasil digali ini mengenai dampak kenaikan tarif yang dirasakan setelah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan pada 1 Mei 2019 silam. Data yang peneliti gali adalah berapa kenaikan dan apakah tarif tersebut dapat memenuhi kebutuhan mitra pengemudi saat ini. Berikut pernyataan dari responden:

Saya taunya naik itu sekitar Rp. 2.000 an ya *mba*, jadi kalau sekali antar penumpang tu kisaran Rp. 10.000/km *mba*. Kalau kebutuhan, Alhamdulillah bagi saya masih bisa *aja mba*. Saya *Go-Jek* ini cuman kerja sampingan *mba*, jadi *nggak* setiap saat saya narik *mba*.¹⁴²

Kemudian peneliti menanyakan bagaimana dampak yang dirasakan sebelum dan setelah kenaikan tarif ditetapkan. Berikut pernyataan Bapak REP:

Tarif ojek *online sih* memang naik, tapi kalau untuk pendapatan saya rasa tidak ada peningkatan *mba*. Soalnya kalau jasa angkut penumpang itu jarang sekali bisa saya temukan, apalagi sekarang lagi masa pandemi begini. Sebelum pandemi kenaikan *ya* sudah ada, berat *sih mba*. Soalnya jarang sekali bisa mendapatkan konsumen angkut penumpang itu *kalo* sekarang. Dibandingkan dengan sebelum kenaikan sangat berkurang, yang sebelumnya satu hari saya kalau lagi aktif narik itu bisa dapat penumpang 7-10 orang *rame* itu *mba*. Sekarang jarang sekali, paling cuman bisa di hitung perminggu itu 5 orang dapatnya *mba*. Jadi bukannya pendapatannya yang naik, justru susah karena jumlah orderan penumpang sudah berkurang kalau sekarang.¹⁴³

¹⁴¹ REP, Observasi (Palangka Raya 07 Juni 2020)

¹⁴² REP, Wawancara (Palangka Raya 07 Juni 2020).

¹⁴³ Ibid.

Selanjutnya peneliti menanyakan alasan mengapa memilih menjadi mitra pengemudi *Go-Jek* dan apa saja kendalanya:

Saya bergabung di *Go-Jek* lumayan lama, dari *Go-Jek* sudah masuk ke Palangka Raya saya daftar waktu saya belum dapat kaya sekarang. Alasan saya bergabung dulu karena pertama cukup menjanjikan ya awalnya, sambil saya cari kerja yang lain *Go-Jek* ini juga bisa saya jadikan pemasukan. Setelah saya dapat pekerjaan sekarang saya juga masih narik *Go-Jek* sebagai tambahan. Lumayan, kalau jasa penumpang berkurang saya masih bisa *aja* banyakin ambil di jasa pengantaran makanan atau barang.¹⁴⁴

Berdasarkan hemat peneliti dari paparan Bapak REP di atas, ia merasa masih bisa mencukupi kebutuhan dasar pokoknya dengan memperbanyak melakukan jasa pengantaran makanan (*Go-Jek*) dan pengantaran barang (*Go-Send*) untuk mendapatkan orderan pada jasa angkut penumpang ia mengaku sangat jarang untuk bisa mendapatkannya. Kenaikan itu sendiri cukup memberi dampak pada orderan jasa angkut penumpang yang berpengaruh cukup besar bagi pendapatan dan untuk mendapatkan bonus tambahan yang juga memberikan tambahan pendapatan ia mengaku cukup kesulitan dengan berkurangnya jumlah orderan jasa angkut penumpang. Alasan ia memilih melakukan pekerjaan ini adalah untuk membantu menambah pemasukan sambil mencari pekerjaan tetap dan kendala yang ia rasakan adalah biaya pemeliharaan kendaraan yang ditanggung sendiri ditambah lagi setelah pandemi ia tambah kesulitan untuk mendapatkan orderan jasa angkut penumpang.

¹⁴⁴ Ibid.

5) Nama : A

Alamat : Jl. G. Obos IX Palangka Raya

Umur : 28

Status : Belum Menikah (Mahasiswa)

Responden selanjutnya adalah sdr. A. sebagai mitra pengemudi.

Wawancara ini dilakukan secara langsung pada tanggal 10 Juni 2020, adapun data yang berhasil digali ini mengenai dampak kenaikan tarif yang dirasakan setelah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan pada 1 Mei 2019 silam. Data yang peneliti gali adalah berapa kenaikan dan apakah tarif tersebut dapat memenuhi kebutuhan mitra pengemudi saat ini. Berikut pernyataan dari responden:

Kira-kira naik Rp. 2.000 *mba*, jadi minimal biaya jasa sekali angkut itu sebesar Rp. 9.000-Rp.10.000/km. Kalau dulu tarif sekali angkut untuk jasa angkut penumpang masih kisaran Rp. 5.000-Rp. 7.000/km. Kalau kebutuhan *ya* kebutuhan saya masih seadanya *mba*, yang penting bisa bayar kost, tambahan keperluan uang kuliah makan dan minum. Kalau biaya kuliah UKT masih ada orang tua *mba* yang *ngirimin*. Soalnya kuliah sekarang mahal, *nggak* cuma bayar UKT, kalo *nggak* nebus buku *nggak* dapat nilai bagus *mba*.¹⁴⁵

Kemudian peneliti menanyakan bagaimana dampak yang dirasakan sebelum dan setelah kenaikan tarif ditetapkan. Berikut pernyataan sdr.

A:

Awalnya saya kira sah-sah *aja* naik lumayan kalau tarif naik saya kira bisa nambah-nambah pemasukan *nih*, tapi ternyata ada kurang juga *mba*, ke jasa angkut penumpang *sih* yang *ngaruh* sekali. Saya di Go-Jek daftar dari awal pertama buka di Palangka Raya. Terasa sekali itu *mba*, dari yang sehari biasanya masih bisa *lah narik* penumpang itu 5-8 orang sudah lumayan itu *mba*. Sekarang sulit

¹⁴⁵ A, Wawancara (Palangka Raya 10 Juni 2020).

sekali *mba*, *wah* paling sehari itu belum tentu dapatnya 5 orang *mba*.¹⁴⁶

Selanjutnya peneliti menanyakan alasan mengapa memilih menjadi mitra pengemudi *Go-Jek* dan apa saja kendalanya:

Saya bergabung *udah* lama sekali *ya*, dari pertama *Go-Jek* ada di Palangka Raya. Alasannya saya pikir cukup menjanjikan *ya* saat itu, waktunya fleksibel karena saya sambil kuliah. Kalau kendala itu kita *nggak* dapat jaminan biaya operasional kendaraan *mba*. Asuransi juga kita tanggung sendiri tiap bulan di potong dari saldo *Go-Jek*. Jadi perawatan-perawatan dan asuransi itu tetap kita yang tanggung sendiri, *Go-Jek* cuman sebatas aplikasi sudah ada diperjanjian *mba*. Mau *ngga* mau karena saya butuh makanya saya tetap melanjutkan di *Go-Jek mba*.¹⁴⁷

Berdasarkan hemat peneliti dari paparan sdr. A di atas, ia mengatakan masih bisa mencukupi kebutuhan seperti biaya kost dan kebutuhan dasar lainnya, tetapi ia juga merasa kesulitan lantaran masih banyaknya biaya diluar kebutuhan dasar yang ia butuhkan seperti keperluan buku kuliah. Kenaikan itu sendiri cukup memberi dampak pada orderan jasa angkut penumpang setelah dan sebelum kenaikan. Alasan ia memilih melakukan pekerjaan ini adalah karena cukup menjanjikan untuk dijadikan pekerjaan dan waktunya yang fleksibel karena bisa dilakukan sambil kuliah. Adapun kendala yang ia rasakan adalah lebih banyak biaya perawatan kendaraan yang keluar dan mau tidak mau harus menerimanya karena perjanjian di awal ia mendaftar sudah seperti itu adanya.

¹⁴⁶ Ibid.

¹⁴⁷ Ibid.

b. Sumber Data (Konsumen Pengguna Jasa Ojek Online)

1) Nama : DAN

Alamat : Jl. Hiu Putih blok G Palangka Raya

Umur : 13 Tahun

Status : Pelajar

Pada hari Senin tanggal 29 Juni 2020 peneliti melakukan wawancara secara langsung kepada informan dengan mendatangi kediamannya. Berdasarkan informasi yang peneliti dapatkan bahwa informan ini sebelumnya merupakan orang yang aktif menggunakan *Go-Jek* sebagai transportasi sehari-hari menuju sekolahnya. Oleh karena itu, peneliti bermaksud mewawancarainya. Adapun data yang berhasil digali peneliti dari sumber data ini terkait jawaban seberapa sering menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi. Berikut pernyataan dari informan:

Saya sering menggunakan *Go-Jek* sebelum adanya *corona* ini ka kalau sekarang sekolah diliburkan jadi sudah tidak sering menggunakan *Go-Jek* itu ka, soalnya Bapak kerja borongan subuh lebih sering bermalam ditempat kerja dan Ibu tidak bisa menggunakan kendaraan. Makanya kenapa saya menggunakan *Go-Jek* untuk berangkat sekolah setiap hari.¹⁴⁸

Kemudian peneliti menanyakan alasan menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi, berikut pernyataannya:

Selain alasan tadi ka, karena orang rumah sibuk jarang sekali bisa antar saya pergi ke sekolah. Terus kalau pakai *Go-Jek* itu lebih enak ka, soalnya mudah dihubungi dan *Go-Jek* nya yang datang ke lokasi kita. Kalau pakai angkot itu susah ka, soalnya rumah saya jauh untuk

¹⁴⁸ DAN, Wawancara (Palangka Raya 29 Juni 2020)

bisa datang ke pangkalan angkot. Ketimbang angkot lebih praktis *Go-Jek*. Dulu kisaran pengeluaran untuk transportasi Rp. 20.000, sekarang dua kali lipat bisa sampai Rp. 50.000 lebih *malah* untuk dua kali bolak-balik berangkat sama pulanginya. Makanya ketika saya *tau* tarif dari aplikasi sudah naik, saya benar-benar sudah tidak pernah lagi pakai *Go-Jek* Bapak juga jadi lebih meluangkan waktunya untuk antar saya sekolah.¹⁴⁹

Peneliti kemudian langsung menanyakan bagaimana pengaruh yang dirasakan ketika tarif Ojek *Online* naik, kemudian informan menyatakan sebagai berikut:

Saya sedikit terkejut *ka*, ketika melihat diaplikasi *kalo* tarifnya sudah berubah. Lebih mahal *ka*, soalnya saya cuma anak sekolah harganya jadi lebih mahal pakai *Go-Jek* meskipun praktis daripada angkot. Padahal lebih praktis *Go-Jek* juga, tidak perlu jauh mencari pangkalan angkot dulu. Jadinya kemarin sebelum sekolah diliburkan, bapak saya menyempatkan saya antar jemput sekolah. Itu sebentar sebelum sekolah diliburkan *ka* untungnya sekarang lebih ringan soalnya sekolah jadi di rumah *aja*.¹⁵⁰

Berdasarkan hemat peneliti dari paparan DAN di atas, ia mengatakan cukup sering dan aktif menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi untuk sekolah dikarenakan faktor orang tua yang cukup sibuk. Ia mengatakan kalau menggunakan *Go-Jek* lebih mudah dibandingkan menggunakan angkot untuk berangkat sekolah karena mitra pengemudi yang langsung mendatangi lokasi penjemputan tidak seperti angkot yang mengharuskannya mencari pangkalan terlebih dahulu. Adapun pengaruh yang ia rasakan ketika tarif naik, ia mengatakan cukup terkejut ketika memesan di aplikasi harganya sudah jauh lebih mahal ia mengatakan cukup sulit untuk menambah biaya transportasi lagi karena ia anak sekolah. Sebelum sekolah diliburkan

¹⁴⁹ Ibid.

¹⁵⁰ Ibid.

karena pandemi, ia sudah tidak lagi menggunakan *GO-Jek* dan orang tuanya memilih menyempatkan waktu untuk mengantarkan ia sekolah.

2) Nama : RM

Alamat : Jl. Ramin II Palangka Raya

Umur : 22 Tahun

Status : Mahasiswa

Pada hari yang sama yaitu Senin tanggal 29 Juni 2020 peneliti berlanjut melakukan wawancara secara langsung kepada informan dengan mendatangi posisinya yang saat itu sedang berdekatan dengan kampus UPR. Berdasarkan informasi yang peneliti dapatkan bahwa informan ini sebelumnya merupakan orang yang aktif menggunakan *Go-Jek* sebagai transportasi. Oleh karena itu, peneliti bermaksud mewawancarainya. Adapun data yang berhasil digali peneliti dari sumber data ini terkait jawaban seberapa sering menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi. Berikut pernyataan dari informan:

Saya pernah lumayan sering waktu itu menggunakan *Go-Jek*, kalau tidak salah *Go-Jek* sudah masuk dari tahun lalu itu mulai saat itu juga saya mulai sering menggunakan *Go-Jek* lumayan menghemat waktu dan biaya saya kalau ke kampus menggunakan *Go-Jek*. Kalau sudah di kampus saya biasanya menumpang teman *gitu*.¹⁵¹

Kemudian peneliti menanyakan alasan menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi, berikut pernyataannya:

Pertama, karena posisi saya disini anak rantau dan tinggal cuma menumpang keluarga saya merasa sangat terbantu karena adanya aplikasi yang melakukan pelayanan transportasi seperti ini. *Trus*,

¹⁵¹ RM, Wawancara (Palangka Raya 29 Juni 2020)

karena tempat saya tinggal bersama keluarga saya ini lumayan jauh dari tempat saya kuliah makanya kalau pake *Go-Jek* lebih praktis *aja*. Kemarin, harganya sempat naik saya agak *kaget* waktu pertama kali mengetahuinya. Secara saya cuma anak rantau kalau mengeluarkan biaya lebih lagi untuk transportasi saya agak berat. Kalau untuk sekarang karena *covid* ini sudah tidak ada pelayanan penumpang lagi sejak aturan PSBB keluar saya sudah tidak pernah lagi menggunakan Ojek *Online*. Kalau pun ke kampus karena saya sudah tingkat akhir sudah jarang ke kampus, paling ke perpustakaan untuk menggarap tugas akhir dan sekarang lebih sering minta tolong teman untuk berangkat sama-sama mengerjakan tugas akhir.¹⁵²

Peneliti kemudian langsung menanyakan bagaimana pengaruh yang dirasakan ketika tarif Ojek *Online* naik, kemudian informan menyatakan sebagai berikut:

Sempat *sih*, saya merasakan kenaikan itu. Waktu itu sempat naik sudah, terus ketika bayar ternyata tarifnya bertambah agak terkejut karena kenaikannya lumayan tinggi bagi saya untuk mengeluarkan biaya transportasi. Secara, saya anak rantau ketika mengetahui tarifnya naik, sekarang saya lebih mengandalkan minta bantuan dari teman yang rumahnya searah. Untung saya sudah semester akhir, sudah jarang untuk bolak-balik ke kampus.¹⁵³

Berdasarkan hemat peneliti dari paparan RM di atas, ia mengatakan cukup sering dan aktif menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi karena ia anak rantau yang berkuliah di Palangka Raya. Alasan ia menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi karena merasa terbantu dengan adanya aplikasi ini dan ia hanya tinggal bersama keluarga jauh. Ia juga mengatakan lokasi ia kuliah cukup jauh sehingga lebih praktis menggunakan *Go-Jek*. Ia mengatakan sempat merasakan kenaikan tarif dan ia memilih untuk tidak mengeluarkan biaya lebih banyak lagi untuk transportasi dan memilih menumpang teman untuk keperluan kuliah.

¹⁵² Ibid.

¹⁵³ Ibid.

- 3) Nama : H
- Alamat : Jl. Komp. Fajar Permai 2 Palangka Raya
- Umur : 22 Tahun
- Status : Mahasiswa

Pada hari yang sama yaitu Senin tanggal 29 Juni 2020 peneliti berlanjut melakukan wawancara secara langsung kepada informan yang juga merupakan teman dari tempat kuliah yang sama. Berdasarkan informasi yang peneliti dapatkan bahwa informan ini sebelumnya merupakan orang yang aktif menggunakan *Go-Jek* sebagai transportasi. Oleh karena itu, peneliti bermaksud mewawancarainya. Adapun data yang berhasil digali peneliti dari sumber data ini terkait jawaban seberapa sering menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi. Berikut pernyataan dari informan:

Pernah lumayan meskipun *nggak* setiap hari menggunakan jasa *Go-Jek* itu, soalnya kendaraan dirumah terbatas gantian *pakenya* sama Bapak yang kerjanya servis-servis barang rusak di rumah. Makanya terkadang saya menggunakan *Go-Jek* itu kalau ada keperluan di kampus *aja* soalnya saya mahasiswa tingkat akhir juga *udah nggak* pernah lagi masuk kuliah. Kebetulan *nggak* lama beberapa waktu yang lalu sudah sidang skripsi juga cuma *kan* karena pandemi aturan PSBB diberlakukan jadi tidak bisa lagi menggunakan jasa Ojek *Online* itu mereka cuma menyediakan jasa antar makanan.¹⁵⁴

Kemudian peneliti menanyakan alasan menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi, berikut pernyataannya:

Terutama karena praktis ya kalau pakai *Go-Jek*, dan harganya juga masih bisa dijangkau sebelumnya. Tapi beberapa bulan sebelum pandemi masuk ke daerah kita tarifnya itu sudah naik. Jauh sekali

¹⁵⁴ H, Wawancara (Palangka Raya 29 Juni 2020)

perbedaan tarifnya, dulu itu kalau tidak salah biayanya cuma kisaran Rp.5.000-Rp.7.000/km. Dari rumah saya ke kampus biasanya mengeluarkan biaya Rp. 25.000 an, kemarin naiknya lumayan sekali berangkat itu saya jadinya keluar biaya Rp. 50.000 an. Kebetulan saya kalau pakai *Go-Jek* kalau tidak ada kendaraan *aja* di rumah, jadi *nggak* setiap hari juga.¹⁵⁵

Peneliti kemudian langsung menanyakan bagaimana pengaruh yang dirasakan ketika tarif Ojek *Online* naik, kemudian informan menyatakan sebagai berikut:

Nah, kalau pengaruh tentu pengaruh *sih*. Kalau dengan tarif yang seperti itu saya lebih memilih mengusahakan pakai kendaraan sendiri kalau ada urusan di kampus atau di antar sama Bapak kalau Bapak *make* motornya. Biasanya *Go-Jek* kan mudah bisa jadi alternatif yang praktis dan murah juga kalau ada keperluan mendadak. Kalau sekarang lebih baik saya pakai kendaraan sendiri atau berangkat diantar bapak baru ketika di kampus saya menumpang teman.¹⁵⁶

Berdasarkan hemat peneliti dari paparan RM di atas, ia mengatakan lumayan sering menggunakan *Go-Jek* meskipun tidak setiap hari dan semenjak pandemi ia sudah tidak pernah lagi dikarenakan adanya aturan PSBB. Ia mengatakan kalau menggunakan *Go-Jek* lebih praktis. Adapun pengaruh yang ia rasakan ketika tarif naik, ia mengatakan lebih baik menggunakan kendaraan yang ada meskipun harus gantian dengan Bapaknya yang juga memerlukan kendaraan atau menumpang teman.

- 4) Nama : IR
- Alamat : Jl. G.Obos 9 Palangka Raya
- Umur : 42 Tahun
- Status : Pemilik Warung Makan

¹⁵⁵ Ibid.

¹⁵⁶ Ibid.

Pada hari yang sama yaitu Senin tanggal 29 Juni 2020 peneliti berlanjut melakukan wawancara secara langsung kepada informan yang merupakan pemilik warung makan yang sering menggunakan *Go-Jek* untuk transportasi pembelian bahan produksi. Oleh karena itu, peneliti bermaksud mewawancarainya. Adapun data yang berhasil digali peneliti dari sumber data ini terkait jawaban seberapa sering menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi. Berikut pernyataan dari informan:

Sangat sering kalau berhubungan dengan ojek *Go-Jek* itu, soalnya aku kalo beli kebutuhan bahan-bahan di warung ini perginya pakai *Go-Jek*.¹⁵⁷

Kemudian peneliti menanyakan alasan menggunakan *Go-Jek* sebagai alat transportasi, berikut pernyataannya:

Pertama, praktis *kalo* dengan *Go-Jek* tidak merepotkan anak-anak. Kedua, karena aku *nggak* bisa pakai kendaraan. Kalo kaya dulu pakai angkot kurang praktis *kan*.¹⁵⁸

Peneliti kemudian langsung menanyakan bagaimana pengaruh yang dirasakan ketika tarif Ojek *Online* naik, kemudian informan menyatakan sebagai berikut:

Awalnya aku *nggak* sadar ada kenaikan, tapi *pas* beberapa hari naik *Go-Jek*, baru sadar kalo uang aku yang keluar untuk transportasi itu bertambah dari yang biasanya. Jadinya, *oleh* transportasi yang keluar bertambah harga makanan di warung *nggak* mungkin aku naikkan *kan*, karena sudah harganya *pas* nya *segitu*. Untung ada anak ini mau

¹⁵⁷ IR, Wawancara (Palangka Raya 29 Juni 2020)

¹⁵⁸ Ibid.

membagi waktu *lah* ibaratnya untuk bantu antar aku pergi beli bahan makanan buat masakan jualan.¹⁵⁹

Berdasarkan hemat peneliti dari paparan IR di atas, ia mengatakan lumayan sering menggunakan *Go-Jek* untuk membeli kebutuhan warung yang ia miliki. Ia mengatakan kalau menggunakan *Go-Jek* lebih praktis dan cukup membantu karena ia tidak bisa menggunakan kendaraan. Adapun pengaruh yang ia rasakan ketika tarif naik, ia mengatakan lebih baik menggunakan meminta bantuan anaknya untuk meluangkan waktu membeli kebutuhan warung, karena tidak memungkinkan kalau tarif transportasi naik makanan di warung juga dinaikkan.

C. Analisis Penelitian

Setelah melakukan penelitian, pada sub bab ini peneliti telah menguraikan hasil analisis dari data yang didapat sebagaimana yang terdapat dalam rumusan masalah penelitian ini. Analisis ini membahas secara beruntun pada fokus permasalahan yaitu latar belakang terjadinya kenaikan tarif ojek *online*, dampak kenaikan tarif ojek *online* terhadap mitra pengemudi dan pengguna jasa ojek *online*, dan perspektif Hukum Ekonomi Syariah terhadap dampak kenaikan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi berdasarkan teori perlindungan hukum, teori kesejahteraan masyarakat dan teori *maṣlahah* konsep akad dalam Hukum Ekonomi Syariah yaitu *musyārakah* dan *Ijārah*. Adapun uraian analisis yang dimaksud adalah sebagai berikut:

¹⁵⁹ Ibid.

1. Faktor Penyebab Terjadinya Kenaikan Tarif Ojek *Online*

Faktor penyebab kenaikan tarif ojek *online* ini bermula setelah sebelumnya ribuan mitra pengemudi ojek *online* menggelar demo bertajuk “Aksi Ojek *Online* Nusantara” pada Januari 2020 lalu. Demo ini mempunyai tiga tuntutan yakni pengakuan legal eksistensi peranan dan fungsi hubungan kemitraan mitra pengemudi ojek *online* sebagai sistem transportasi Nasional, penetapan tarif standar dengan nilai yang wajar, perlindungan hukum dan keadilan bagi ojek *online* sebagai tenaga kerja Indonesia yang mandiri.¹⁶⁰

Hal ini kemudian ditindaklanjuti oleh pemerintah dengan membuat regulasi tentang kenaikan tarif Ojek *Online* yang secara resmi diberlakukan sejak 16 Maret 2020 dengan menentukan tarif atas dan tarif bawah. Adapun tarif yang berlaku di Kalimantan Tengah yaitu, khusus Tarif Batas Bawah (TBB): Rp 2.250 per kilometer, Khusus Tarif Batas Atas (TBA): Rp 2.650 per kilometer. Dengan Biaya Jasa Minimal: Rp 9.000–Rp 10.500.

Faktor penyebab kenaikan tarif ini dijelaskan oleh Kementerian Perhubungan Budi Setiyadi. Pertama, pertumbuhan ekonomi di era sekarang yang cepat sekali dan sebagai tanggapan dari penyampaian aspirasi yang dilakukan oleh para mitra pengemudi. Kedua, agar dapat

¹⁶⁰ Rima Wahyuningrum, “Legalitas Hingga Subsidi, Ini 3 Tuntutan Ojek Online di Gedung DPR”, <https://megapolitan.kompas.com/read/2018/04/23/14433801/legalitas-hingga-subsidi-ini-3-tuntutan-ojek-online-di-gedung-dpr>, (21 Juli 2020).

menjaga persaingan antara dua aplikator ojek *online*.¹⁶¹ Hal ini dijelaskan kembali oleh bapak Ikhsan selaku kepala di bidang transportasi jalan di Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, ketika peneliti berkunjung untuk menelusuri data jumlah pengendara mitra pengemudi ojek *online* beliau mengatakan bahwa di Kalimantan Tengah juga turut memberlakukan kenaikan tersebut atas peraturan Kementerian Perhubungan dan sudah dilaksanakan oleh pihak *Go-Jek* di seluruh Indonesia termasuk Kalimantan Tengah.

Pemerintah kemudian mengabulkan penyesuaian tarif dengan menaikkan tarif ojek *online*. Berdasarkan analisis peneliti, hal ini menjadi masalah baru yang harus dihadapi oleh para mitra pengemudi ojek *online* karena pada kenyataan di lapangan mitra pengemudi menghadapi dampak yang terjadi yaitu menurunnya jumlah permintaan konsumen yang kemudian memberi dampak pula bagi hasil pekerjaan mitra pengemudi ojek *online* dan keterbatasan hubungan kerja bagi si mitra pengemudi dapat di analisis menggunakan teori perlindungan hukum.

Berdasarkan penjelasan di atas kenyataan di lapangan yang peneliti dapatkan jika dikaitkan dengan teori Perlindungan hukum yang merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang wujud atau bentuk atau tujuan perlindungan, mitra pengemudi sebagai tenaga kerja yang merupakan subjek hukum yang dilindungi serta objek perlindungan berupa penjelasan hubungan kerja yang diberikan oleh hukum kepada mitra

¹⁶¹ Pebriana Ariefana dan Achmad Fauzi, “3 Alasan Kemenhub Tetapkan Tarif Ojek Online”, <https://www.suara.com/news/2019/03/25/155855/3-alasan-kemenhub-tetapkan-tarif-ojek-online>, (22 Juli 2020).

pengemudi. Menurut Sajipto Raharjo, perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.¹⁶²

Dalam kenaikan tarif yang dihadapi, mitra pengemudi terlebih dahulu menghadapi permasalahan belum adanya perlindungan hukum yang diberikan terkait dengan hak-hak dan kejelasan hubungan kerja, perlindungan hukum dapat diartikan sebagai perlindungan oleh hukum atau perlindungan dengan menggunakan pranata dan sarana hukum. Hukum dalam memberikan perlindungan sebagaimana tujuan pembuatan peraturan yaitu:

1. Memberikan hak dan kewajiban; dan
2. Menjamin hak-hak pra subyek hukum.¹⁶³

Sebagaimana data yang berhasil peneliti gali baik di lapangan maupun pada aplikasi *Go-Jek* itu sendiri, peneliti menemukan pernyataan dari salah seorang mitra pengemudi yaitu S yang mengatakan kendala yang mereka rasakan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan operasional hanya ditanggung oleh mitra pengemudi itu sendiri. Pengemudi ojek *online* yang dalam hal ini disebut oleh pihak aplikator adalah mitra justru tidak mendapatkan hak mereka sebagai mitra kerja yaitu biaya operasional yang menjadi tanggungan mereka sendiri dalam hal ini meskipun mitra pengemudi menggunakan kendaraan mereka sendiri banyak dari mereka

¹⁶² Sajipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2000), 53.

¹⁶³ Wahyu Sasongko, *Ketentuan-ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, (Bandar Lampung: Penerbit Bandar Lampung, 2007), 31.

yang berharap resiko tersebut dapat ditanggung bersama-sama dengan pihak aplikator.

Perusahaan *Go-Jek* mengikatkan diri dengan mitra pengemudi melalui perjanjian kemitraan, namun dalam pelaksanaan perjanjian. Peneliti menemukan banyak aturan yang dibuat secara sepihak yang merugikan kepentingan mitra pengemudi, namun karena mitra pengemudi membutuhkan pekerjaan bahkan beberapa dari mereka menjadikan profesi mitra pengemudi sebagai pekerjaan tetap untuk memenuhi kebutuhan mereka, maka mereka harus menerima perjanjian sepihak tersebut.

Sebagaimana berlaku, menentukan harga yang harus dibayarkan oleh Konsumen sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, perubahan mana akan diberitahukan kepada Mitra secara tertulis (baik melalui Aplikasi ataupun melalui media komunikasi lainnya yang dipilih oleh PGS).¹⁶⁴

Disebutkan dengan jelas di atas bahwa mitra pengemudi telah menyetujui bahwa pihak PT. *Go-Jek* dapat merubah ketentuan harga secara sepihak tanpa persetujuan pihak mitra pengemudi, sehingga hal ini tidak dapat dijadikan sebuah alasan bagi mitra pengemudi untuk dapat berperan dalam penentuan harga karena bentuk perjanjian tersebut sepihak. Pihak PT. *Go-Jek* dapat mengubah ketentuan pada pembagian bonus tanpa sepengetahuan atau perundingan kepada mitra pengemudi, sehingga meskipun tarif telah ditentukan oleh pemerintah PT. *Go-Jek* tetap dapat mengatur ketentuan bonus yang pada dasarnya dapat dijadikan mitra

¹⁶⁴ Bisa dilihat pada Perjanjian Kerja Sama Kemitraan pada Ketentuan Hubungan Kerja Sama poin g.1. "Perjanjian Kerja Sama *Go-Jek*", <https://www.gojek.com/app/kilat-contract/>, (22 Juli 2020).

pengemudi sebagai tambahan pendapatan menjadi sulit untuk mencapai target bonus tersebut.

Sedangkan untuk asuransi, berdasarkan wawancara peneliti dengan salah satu mitra pengemudi berinisial A. Asuransi tersebut perlu di bayar sendiri oleh mitra pengemudi yang secara otomatis ditarik oleh PT. *Go-Jek* melalui saldo yang dimiliki oleh mitra pengemudi dan tidak ditanggung oleh PT. *Go-Jek* meskipun perbaikan dan resiko kendaraan tetap berada pada tanggungan mitra pengemudi *Go-Jek*. Dalam hal ketidaksepahaman antara mitra pengemudi dan target-target yang wajib dipenuhi oleh mitra. Pt. *Go-Jek* lebih memilih mengakhiri hubungan kerja sama dan membayar sejumlah kompensasi kepada mitra pengemudi meskipun telah terjadi gugatan perdata. Hal ini tentu tidak memenuhi asas keseimbangan dalam perjanjian kemitraan karena mitra pengemudi hanya dapat menyetujui tanpa adanya perundingan lebih lanjut.

Perjanjian kemitraan yang digunakan perusahaan *Go-Jek* dalam Islam disebut dengan akad *musyārahah*, *musyārahah* juga dikatakan sebagai kemitraan atau upaya kemitraan atau partisipasi. Didalam *musyārahah* pihak yang terlibat masing-masing memberikan kontribusi dana dengan kesepakatan bahwa risiko dan keuntungan ditanggung bersama. Perusahaan *Go-Jek* melakukan kontribusinya melalui fasilitas di dalam aplikasi, sedangkan mitra pengemudi melakukan kontribusinya melalui kendaraan dan menebus atribut *Go-Jek* seperti helm dan jaket ke pada perusahaan *Go-Jek*. Dalam hal tersebut kedua belah pihak sama-sama

terlibat dalam upaya kemitraan. Akan tetapi, dalam pelaksanaannya banyak aturan yang dibuat secara sepihak di dalam perjanjian tersebut oleh pihak perusahaan *Go-Jek* dengan tidak dicantumkannya hak-hak seperti berbagai tanggungan operasional.

Hak-hak dan kewajiban dalam suatu akad perjanjian kerja maupun kerja sama kemitraan haruslah sama-sama terpenuhi, hukum perjanjian kerja maupun kerja sama kemitraan dalam Islam menekankan keseimbangan antara para pihak dalam bertransaksi, baik keseimbangan antara apa yang diberikan dan apa yang diterima maupun keseimbangan dalam memikul risiko. Akad yang dibuat oleh para pihak bertujuan untuk mewujudkan kemaslahatan dan tidak boleh menimbulkan kemudharatan atau keadaan yang dapat memberatkan salah satu pihak. Apabila dalam pelaksanaan akad terjadi suatu perubahan keadaan, serta membawa kerugian yang fatal bagi pihak bersangkutan sehingga memberatkannya, maka kewajibannya dapat diubah dan disesuaikan kepada batas yang masuk akal.¹⁶⁵ Jika dalam hubungan kerja sama antara mitra pengemudi dan aplikasi tidak memperhatikan asas keseimbangan dan kemaslahatan tersebut maka tujuan akhir dari suatu kesepakatan tidak dapat tercapai dan terlaksana sebagaimana yang diinginkan oleh para pihak.

Syarat keseimbangan sebagai tujuan akad, jika dalam substansinya bertentangan dengan kesusilaan dan/atau ketertiban umum akan batal demi hukum. Dengan adanya keseimbangan dalam tujuan akad hal tersebut

¹⁶⁵ Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2010), 90.

dapat digunakan sebagai dasar untuk menyelesaikan perkara apabila timbul masalah dikemudian hari.¹⁶⁶ Peranan asas perjanjian tersebut merupakan landasan yang paling luas, asas berfungsi sebagai pedoman agar perlindungan dan keadilan terwujud dalam suatu perjanjian.

Berdasarkan uraian di atas, faktor penyebab permasalahan kenaikan tarif tersebut diawali dengan tuntutan mitra pengemudi terhadap legalisasi hubungan kemitraan antara mitra pengemudi ojek *online* dan aplikator sebagai transportasi Nasional dan disusul tuntutan yang kedua yaitu penyesuaian tarif dalam batas yang wajar lalu yang terakhir adalah perlindungan hukum dan keadilan bagi mitra pengemudi sebagai tenaga kerja yang mandiri.

Sedangkan, mengenai kenaikan tarif ojek *online* yang ditetapkan oleh pemerintah kaitannya dengan tujuan menjaga stabilitas persaingan usaha antar Perusahaan Ojek *Online*. Dengan bersandar pada kajian *maṣlaḥah* mursalah, regulasi perekonomian bisa berubah dari teks nash kepada konteks nash yang mengandung *maṣlaḥah*. Misalnya, Nabi Muhammad Saw tidak mau mengintervensi persoalan harga di Madinah, ketika para sahabat mendesaknya untuk menurunkan harga. Tetapi ketika kondisi berubah (terjadi distorsi pasar), dengan pertimbangan kemaslahatan dan menjaga mekanisme pasar dapat berjalan kembali ke arah keseimbangan, maka pemerintah boleh melakukan intervensi harga.¹⁶⁷ Meskipun menurut

¹⁶⁶ Niru Anita Sinaga, "Peranan Asas-asas Hukum Perjanjian dalam Mewujudkan Tujuan Perjanjian", *Binamulia Hukum*, Vol.7 No.2, (Desember 2018), 114.

¹⁶⁷ Isnaini Harahap, "Penerapan *Maṣlaḥah* Mursalah dalam Ekonomi Islam", *Analitica Islamica*, Vol, 5, No. 1, (2016), 71.

mekanisme pasar Islam pemerintah tidak boleh melakukan intervensi harga, dalam hal ini demi menjaga persaingan antar usaha ojek *online* pemerintah dapat menetapkan harga. Hal ini sesuai dengan kaidah *fiqh* yang berbunyi:¹⁶⁸

تَصَرَّفُ الْإِمَامُ عَلَى الرَّائِعَةِ مُنَوِّطٌ بِالْمَصْلَحَةِ

Tindakan seorang penguasa terhadap rakyatnya harus senantiasa mengacu kepada *maṣlahah*.

Artinya, dalam keadaan tertentu seperti menjaga persaingan usaha yang sehat antara kedua aplikator maka pemerintah boleh melakukan intervensi harga dengan berlandaskan kepada kemaslahatan masyarakat.

2. Dampak Kenaikan Tarif Ojek Online Terhadap Mitra Pengemudi dan Konsumen Pengguna Jasa Ojek Online

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan R, dan S bahwa ada penurunan jumlah konsumen pengguna jasa angkut penumpang dan dari segi kebutuhan ia mengatakan masih bisa mencukupi walaupun harus bekerja lebih keras lagi dengan mengandalkan jasa antar makanan meskipun dari segi pendapatan jika tarif jasa angkut penumpang sebelumnya lebih banyak daripada setelah kenaikan tarif, hal ini ia lakukan agar bisa tetap mengejar target orderan agar pendapatan juga tidak menurun. S mengatakan biasanya untuk penumpang bisa dapat 5-7 orang satu hari, terbanting dengan keadaan setelah kenaikan satu hari malah

¹⁶⁸ Imam Alam Syahibuddin al-Qarafi, *al-Furuq*, Terj. Indonesia (Beirut: Alim al-Maktab, t.th), 31.

cuman dapat 1 orderan angkutan penumpang. Kemudian ia menambahkan keadaan semakin sulit ketika masa pandemi, ia hanya benar-benar bisa mengandalkan orderan dari jasa pengantaran makanan.

Didukung dengan pernyataan T, meskipun ia bergabung setelah kenaikan tarif ditetapkan ia mengatakan memang sangat jarang untuk bisa mendapatkan jasa angkut penumpang. T dan S menjelaskan alasan kenapa jasa angkut penumpang memberi peran lebih besar untuk pendapatan. Kalau dihitung lebih besar hitungan km jasa angkutan penumpang, lebih mencukupi untuk jasa angkut penumpang jika bisa mendapatkan setidaknya 5-7 orang seperti sebelum kenaikan tarif sebagaimana pernyataan dari R. REP dan A juga mengatakan hal yang serupa, menurut mereka tarif memang naik tetapi tidak menjamin kenaikan pendapatan mereka. Mereka merasa tidak ada perubahan yang signifikan akibat kenaikan tarif tersebut, mereka justru merasakan berkurangnya jumlah penumpang mereka. Meskipun begitu mereka masih bisa mengandalkan pelayanan lain seperti *Go-Food* dan *Go-Send* sekalipun tidak sebanyak pendapatan yang mereka terima jika jumlah orderan jasa angkut penumpang ramai.

Berdasarkan beberapa pernyataan dari mitra pengemudi ojek *online* di Kota Palangka Raya, jika dikaitkan dengan pernyataan beberapa konsumen pengguna aktif ojek *online* tampaknya pernyataan S, R dan T berkaitan dengan pernyataan para pengguna konsumen aktif jasa angkut penumpang ojek *online*. Sebagaimana observasi peneliti, peneliti mencoba

menggunakan jasa angkut penumpang dari perumahan di jalan Kecipir sampai Kampus IAIN Palangka Raya peneliti menempuh jarak 6,9 km dan merogoh pengeluaran sebesar Rp. 30.000 untuk satu kali pengantaran. DAN berstatus pelajar sebagai pengguna aktif yang menggunakan jasa ojek *online* mengatakan kenaikan tersebut ikut mempengaruhi pengeluarannya untuk transportasi setiap harinya, hingga membuatnya mencari jalan lain untuk penggunaan transportasi dan meminimalisir penggunaan jasa ojek *online*.

Pernyataan hampir sama diutarakan oleh RM dan H, meskipun tidak menggunakan jasa angkut penumpang ojek *online* itu setiap hari. Mereka termasuk aktif menggunakan jasa tersebut karena sangat diperlukan untuk transportasi mereka dalam aktifitas perkuliahan. Mereka mengatakan kenaikan tersebut cukup membuat mereka terkejut ketika membayar, dan membuat mereka berpikir ulang jika harus menggunakan jasa itu lagi. Setelah mengetahui kenaikan tersebut mereka lebih memilih mencari alternatif lain dengan mengandalkan kendaraan pribadi bersama temannya dan hanya akan menggunakan jasa angkut penumpang ojek *online* itu lagi jika sedang dalam keadaan terdesak.

Kenaikan harga yang disebabkan oleh kebijakan pemerintah termasuk tarif angkutan dalam hal ini ojek *online* akan berdampak pada ekonomi mikro karena pengeluaran konsumen dan mitra dagang meningkat seiring kenaikan tarif tersebut. Sebagaimana pernyataan Ibu IR, beliau adalah salah satu konsumen dari pihak dagang yang menggunakan

jasa ojek *online* melalui aplikasi *Go-Jek* untuk keperluan transportasi. Dengan adanya penambahan tarif Ibu IR lebih memilih untuk meminta bantuan menggunakan kendaraan pribadi dari pada menambah pengeluaran transportasi dan tidak memungkinkan untuk menaikkan harga makanannya hanya karena penambahan biaya transportasi.

Tabel 4.2
Persentase Penurunan Pendapatan Setelah Kenaikan

No	Subjek	Pendapatan Sebelum Kenaikan		Pendapatan Setelah Kenaikan		Persentase (%) Penurunan Pendapatan Setelah Kenaikan /bulan
		/hari Rp.	/bulan Rp.	/hari	/bulan	
1.	S	168.000 (6 orang)	5.040.000	108.000 (3 orang)	3.240.000	36%
2.	R	196.000 (7 orang)	5.880.000	36.000 (1 orang)	1.080.000	82%
3.	T	140.000 (5 orang)	4.200.000	108.000 (3 orang)	3.240.000	23%
4	REP	280.000 (10 orang)	8.400.000	180.000 (5 orang)	5.400.000	36%
5	A	224.000 (8 orang)	6.720.000	108.000 (3 orang)	3.240.000	52%
Jumlah Rata-Rata						45,8%

Catatan: Harga sebelum naik Rp.7.000/4 km dan harga setelah naik Rp.9.000/4 km.

Berdasarkan hasil penelitian wawancara dan data yang peneliti dapatkan dari hasil wawancara, melalui tabel di atas dapat dilihat jumlah rata-rata penurunan pendapatan akibat penurunan jumlah konsumen pengguna jasa angkut penumpang, dapat diketahui dari 5 responden mitra pengemudi *Go-Jek* mengalami penurunan permintaan dengan rata-rata sebesar 45,8% dari jasa angkut penumpang perbulannya. Perhitungan di atas belum termasuk dengan pendapatan bersih yang didapatkan mitra

pengemudi, karena adanya pengeluaran lain-lain yang dikeluarkan mitra pengemudi seperti potongan biaya setoran, biaya perawatan kendaraan, biaya pulsa, serta biaya lain-lain seperti konsumsi dan parkir setiap harinya.

Penurunan ini diketahui berdasarkan survei peneliti terhadap 4 informan pengguna jasa angkut penumpang, dikarenakan adanya kenaikan tarif yang mempengaruhi minat konsumen ditambah dengan keadaan pandemi yang semakin membatasi jumlah konsumen karena adanya aturan PSBB, mitra pengemudi tetap dapat menarik konsumen dengan mematuhi protokol kesehatan yang berlaku. Sekalipun kenaikan tarif tersebut telah diatur pemerintah dengan tujuan keadilan bagi seluruh mitra pengemudi ojek *online* namun pendapatan mitra pengemudi tidak mengalami kenaikan pula akibat menurunnya jumlah konsumen seperti sebelum adanya kenaikan tarif.

Untuk batasan tarif yang ditentukan oleh pemerintah *Go-Jek* di Palangka Raya telah mengikuti aturan tersebut dengan tarif biaya jasa batas bawah sebesar Rp. 2.100/km, biaya jasa batas atas sebesar Rp. 2.600/km dengan biaya jasa minimal dengan rentang Rp. 7.000 s.d Rp. 10.000. Untuk *Go-Jek* mereka menetapkan biaya jasa minimal di mulai dari Rp. 9.000 s.d Rp.10.000, biaya jasa minimal adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh penumpang untuk jarak tempuh 4 kilometer.

Harga ini jauh lebih mahal, mitra pengemudi kesulitan dengan berkurangnya jumlah konsumen pengguna jasa angkut penumpang yang

besaran km nya jika jumlah penumpang seperti sebelum kenaikan dan hal sangat berpengaruh bagi pendapatan mitra pengemudi. Peraturan kenaikan tarif tersebut tidak hanya berdampak bagi mitra pengemudi saja. Dari hasil wawancara peneliti dengan beberapa responden konsumen pengguna jasa ojek *online* dari berbagai kalangan yang aktif mengikuti perkembangan dan menggunakan jasa mitra pengemudi *Go-Jek* sebagai transportasi memiliki pengaruh untuk pengeluaran biaya transportasi mereka.

Menurunnya jumlah permintaan konsumen mitra pengemudi ojek *online* karena kenaikan tersebut membuat mitra pengemudi kesulitan untuk mendapatkan pendapatan seperti sebelum ditetapkan kenaikan tarif. Selain itu peraturan mengenai hubungan kemitraan yang belum tegas ditetapkan membuat mereka kesulitan untuk menyesuaikan pendapatan mereka dengan pengeluaran biaya operasional dan risiko kerja yang mereka dapatkan. Pendapatan mitra pengemudi *Go-Jek* tidak mengalami kenaikan yang signifikan, karena menurunnya jumlah permintaan konsumen akibat kenaikan tarif. Dampak lainnya adalah bonus yang diterima mitra pengemudi, pendapatan mitra pengemudi tidak hanya didapatkan dari biaya yang dikeluarkan oleh penumpang tetapi melalui bonus yang didapatkan dari target poin jumlah orderan yang mereka dapatkan. Dengan adanya penurunan jumlah penumpang karena kenaikan tarif, maka akan berdampak pada jumlah bonus dan pendapatan yang diterima oleh mitra pengemudi.

Berdasarkan penjelasan diatas jika dikaitkan dengan konsep harga/tarif, maka harga/tarif berperan penting karena perannya menjadi ukuran bagi konsumen untuk menentukan keinginan dan kebutuhan terhadap suatu produk barang/jasa. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan peneliti sebagaimana dalam perannya harga/tarif memberikan peranan utama dalam proses pengambilan keputusan para pembeli dalam kasus jasa angkut penumpang ojek *online* ini, konsumen membandingkan harga dari berbagai alternatif yang tersedia, kemudian memutuskan alokasi dana yang dikehendaki. Bahkan tidak jarang konsumen lebih memilih alternatif yang sangat murah untuk meminimalisir alokasi dana transportasi yang keluar. Konsumen juga melihat dari sudut pandang kualitas manfaat yang mereka dapatkan dalam hal ini yaitu kenyamanan berkendara, banyak mitra pengemudi yang mengeluhkan tanggungan biaya operasional kendaraan yang mereka tanggung sendiri agar mereka bisa melakukan pekerjaan mereka dengan maksimal tanpa khawatir kondisi kendaraan dan tentunya konsumen juga merasa nyaman.

Berdasarkan keadaan di atas dapat di kaitkan dengan teori kesejahteraan masyarakat. Al-Ghazali merumuskan tiga alasan untuk melakukan kegiatan ekonomi, yaitu untuk memenuhi kebutuhan hidup masing-masing, menciptakan kesejahteraan bagi dirinya dan keluarga, dan membantu orang lain yang sedang membutuhkan. Menurut Imam Al-Ghazali kegiatan ekonomi sudah menjadi bagian dari kewajiban sosial masyarakat yang telah ditetapkan oleh Allah Swt. Jika hal itu tidak

terpenuhi, maka kehidupan dunia akan rusak. Kesejahteraan ini dikenal dengan *al-maṣlahah* yang diharapkan oleh manusia tidak bisa dipisahkan dengan unsur harta, karena harta merupakan salah satu unsur utama dalam memenuhi kebutuhan pokok dan kebutuhan lainnya. Namun, Al-Ghazali menegaskan harta hanya berfungsi sebagai perantara dalam memenuhi kebutuhan mengingat peran manusia bagi seorang muslim sebagai khalifah dimuka bumi. Maka harta harusnya digunakan untuk meningkatkan potensi manusia dari berbagai bidang.¹⁶⁹

Berdasarkan penelitian yang telah peneliti lakukan, jika dikaitkan dengan teori kesejahteraan yang sudah dijelaskan sebelumnya. Sesuai dari segi tujuan *syara'* dalam menetapkan hukum, yang berkaitan secara langsung atau tidak langsung dengan lima prinsip pokok manusia, yaitu: agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta.¹⁷⁰ Sejalan dengan misi Islam itu sendiri yaitu kesejahteraan sosial, karena lima prinsip tersebut merupakan kebutuhan mendasar yang mutlak terpenuhi demi mencapai kesejahteraan dunia dan akhirat, apabila salah satu dari kebutuhan pokok itu tidak terpenuhi maka kesejahteraan masyarakat dapat dikatakan tidak dapat sempurna. Dalam kaitannya dari dampak kenaikan tarif, peneliti menemukan fakta bahwa rata-rata responden mitra pengemudi masih bisa memenuhi kebutuhan dasar sosial mereka seperti sandang, pangan dan papan. Tetapi masih ada kebutuhan sekunder lainnya yang sulit mereka capai dikarenakan terbatasnya pekerjaan yang mereka lakukan saat ini,

¹⁶⁹ Amirus Sodik, "Konsep Kesejahteraan Dalam Islam", *Jurnal Ekonomi Syariah*, Vol.3, No.2, Desember 2015, h. 389.

¹⁷⁰ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh 2*, Jakarta: Kencana, 2009, h. 348.

mengingat mitra pengemudi memiliki latar belakang kehidupan yang berbeda dimulai dari mahasiswa, pencari kerja, kepala keluarga hingga ibu rumah tangga.

Sebagaimana pernyataan Ibu T sebagai salah satu mitra pengemudi perempuan yang mengaku kesulitan dengan sepiunya orderan jasa angkut penumpang, membuatnya harus bekerja lebih keras lagi untuk bisa mendapatkan pendapatan tambahan dari bonus dalam memenuhi kebutuhan di luar makan dan minum belum lagi tanggungan pekerjaan seperti operasional kendaraan dan lain sebagainya.

Al-Ghazali bahkan secara luas dalam kitab *ushul fiqh*nya membahas *Maṣlaḥah al-Mursalah* dengan mengemukakan beberapa persyaratan sehingga dapat dijadikan sebagai metode penetapan hukum yaitu Pertama, *maṣlaḥah* tersebut harus sejalan dengan tujuan penetapan hukum Islam yaitu memelihara agama, jiwa, akal, harta dan keturunan atau kehormatan. Kedua, *maṣlaḥah* tersebut tidak boleh bertentangan dengan al-Qur'an, as-Sunnah dan ijma'. Ketiga, *maṣlaḥah* tersebut menempati level *ḍaruriyah* (primer) dan kemaslahatan *hajiyyah* (sekunder).¹⁷¹ Usaha pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan mitra pengemudi pada kenaikan tarif ini masih perlu penyesuaian yang panjang di akibatkan menurunnya orderan jasa mitra pengemudi dan adanya ketidak sesuaian hubungan kerja antara mitra pengemudi dan aplikator dan hal ini berpengaruh bagi kemaslahatan *hajiyyah* dari pihak mitra pengemudi

¹⁷¹ Ma'ruf Amin, *Fatwa dalam Sistem Hukum Islam*, (Jakarta: elSAS, 2011), 164.

yang terdampak kenaikan tersebut kepentingan-kepentingan esensial di bawah derajatnya *al-Maṣlahah ḍaruriyyah*), namun diperlukan dalam kehidupan manusia agar tidak mengalami kesukaran dan kesempitan yang jika tidak terpenuhi akan mengakibatkan kerusakan dalam kehidupan, hanya saja akan mengakibatkan kesempitan dan kesukaran baginya.

Ekonomi Islam bertujuan untuk menciptakan kehidupan yang seimbang, konsep *Maṣlahah al-Mursalah* bertujuan untuk mewujudkan dan meningkatkan kesejahteraan bagi setiap individu. Bagaimana manusia meningkatkan kesejahteraan materialnya yang akan sekaligus meningkatkan kesejahteraan spiritualnya. Karena aspek spiritual harus hadir bersamaan dengan target material, maka diperlukan penopang utama yaitu moralitas pelaku ekonomi.¹⁷² Teori ini sesuai dengan syarat bahwa *maṣlahah* bersifat umum bukan bersifat perseorangan agar dapat direalisasi bahwa dalam pembentukan ukuran suatu kejadian dapat mendatangkan manfaat kepada umat manusia, atau dapat menolak mudharat dari mereka dan bukan hanya memberikan manfaat kepada seseorang atau beberapa orang saja.¹⁷³

Menurut peneliti, Peraturan kenaikan tarif tersebut tidak dapat memberikan perlindungan hukum bagi mitra pengemudi ojek *online* sebagaimana tuntutan para mitra pengemudi pada aksi bulan Januari lalu dikarenakan masih adanya kesenjangan hubungan tenaga kerja kemitraan

¹⁷² Amiruddin K, Nilai Maslahat dalam Ekonomi Islam, Vol.2 No.1, *Jurnal Ekonomi*, (2015).72-72.

¹⁷³ Hadi Peristiwo, "Konsep Al- *Maṣlahah* dan Al-Mursalah dalam Perspektif Ekonomi Pada Era Revolusi Industri 4.0", *Al-Ahkam*, Vol. 15, No. 2, (Juni 2019), 64.

antara mitra pengemudi dan aplikator ojek *online* yang peraturannya berada di bawah wewenang aplikator. Hal ini bertentangan dengan penyebutan hubungan kemitraan antara mitra pengemudi dan aplikator. Kenaikan tarif tersebut justru menambah tekanan terhadap mitra pengemudi dalam hubungan sebagai kemitraan dengan pihak aplikator karena belum adanya legalisasi yang mengatur hubungan kemitraan antara mitra pengemudi dan aplikator. Mitra pengemudi harus menghadapi berbagai dampak seperti menurunnya permintaan konsumen dan tanggungan biaya operasional. Sebagaimana tujuan pembuatan peraturan adalah untuk memberikan hak-hak dan kewajiban serta menjamin hak-hak pra subyek hukum.

Dalam *fiqh* ada kaidah yang berbunyi

إِذَا تَرَاخَمَتْ الْمَصَالِحُ قُدِّمَ الْأَعْلَى مِنْهَا وَإِذَا تَرَاخَمَتِ الْمَفَاسِدُ قُدِّمَ الْأَخْفُ

مِنْهَا

Jika ada beberapa kemaslahatan bertabrakan, maka maslahat yang lebih besar (lebih tinggi) harus didahulukan. Dan jika ada beberapa mafsadah (bahaya, kerusakan) bertabrakan, maka yang dipilih adalah mafsadah yang paling ringan.

Kaidah ini mengandung makna, apabila ada beberapa kemaslahatan yang tidak mungkin digabungkan, maka kemaslahatan yang lebih besar yang didahulukan. Karena pada urusan yang mengandung

kemaslahatan lebih besar itu lebih penting dan lebih dicintai Allah Swt.¹⁷⁴

Menurut peneliti, jika kepentingan di atas kenaikan tarif lebih besar mengandung kemaslahatan dengan kaidah di atas, maka legalisasi yang mengatur hubungan kerja kemitraan antara mitra pengemudi dan aplikator perlu ada peraturan yang melindunginya terlebih dahulu. Hal ini juga sejalan dengan tuntutan mitra pengemudi yaitu legalisasi hubungan kemitraan. Baru setelahnya mengikuti kemaslahatan mengenai penyesuaian tarif bagi mitra pengemudi agar mitra pengemudi juga mendapatkan perlindungan hukum dan keadilan yang dapat melindungi hak-hak dan kewajibannya dalam hubungan kemitraan, sesuai dengan asas keseimbangan dan asas kemaslahatan (tidak memberatkan) dalam pembuatan perjanjian serta sebagaimana tujuan awal pemerintah dalam pembuatan peraturan kenaikan tarif tersebut adalah untuk mencapai kesejahteraan dan keadilan bagi pihak-pihak yang terkait dalam transaksi ekonomi transportasi *online*.

¹⁷⁴ Almanhaj, "Kaidah Ke-33: Jika ada Kemaslahatan Bertabrakan, Maka Maslahat yang Lebih Besar Didahulukan", <https://almanhaj.or.id/4072-kaidah-ke-33-jika-ada-kemaslahatan-bertabrakan-maka-maslahat-yang-lebih-besar-harus-didahukan.html>, (29 Juli 2020).

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

1. Faktor penyebab terjadinya kenaikan tarif disebabkan oleh tiga tuntutan mitra pengemudi, yaitu pengakuan legal eksistensi peranan dan fungsi hubungan kemitraan mitra pengemudi ojek *online* sebagai sistem transportasi Nasional, penetapan tarif standar dengan nilai yang wajar, perlindungan hukum dan keadilan bagi ojek *online* sebagai tenaga kerja Indonesia yang mandiri. Maka, hemat peneliti perjanjian hubungan kemitraan antara mitra pengemudi dan PT. *Go-Jek* tidak sesuai dengan asas perjanjian yang berlaku, apabila hak-hak dan kewajiban mitra pengemudi dalam perjanjian dipenuhi dan ketika kenaikan tarif tersebut diberlakukan tersebut maka tujuan pemerintah dalam pembuatan peraturan menyejahterakan dan keadilan sosial dapat tercapai.
2. Bagi mitra pengemudi kenaikan tarif tersebut berdampak melalui peningkatan daya saing antara manajemen aplikator perusahaan ojek *online* lain. Dapat diketahui dari 5 responden mitra pengemudi *Go-Jek* mengalami penurunan permintaan dengan rata-rata sebesar 45,8% dari jasa angkut penumpang perbulannya. Sedangkan pada konsumen pengguna jasa ojek *online* yang berasal dari berbagai latar belakang mulai dari siswa, mahasiswa, dan ekonomi mikro UMKM penjualan makanan, mereka lebih memilih menggunakan alternatif lain yang lebih mudah tanpa harus mengeluarkan lebih banyak dana untuk transportasi. Keadaan pandemi

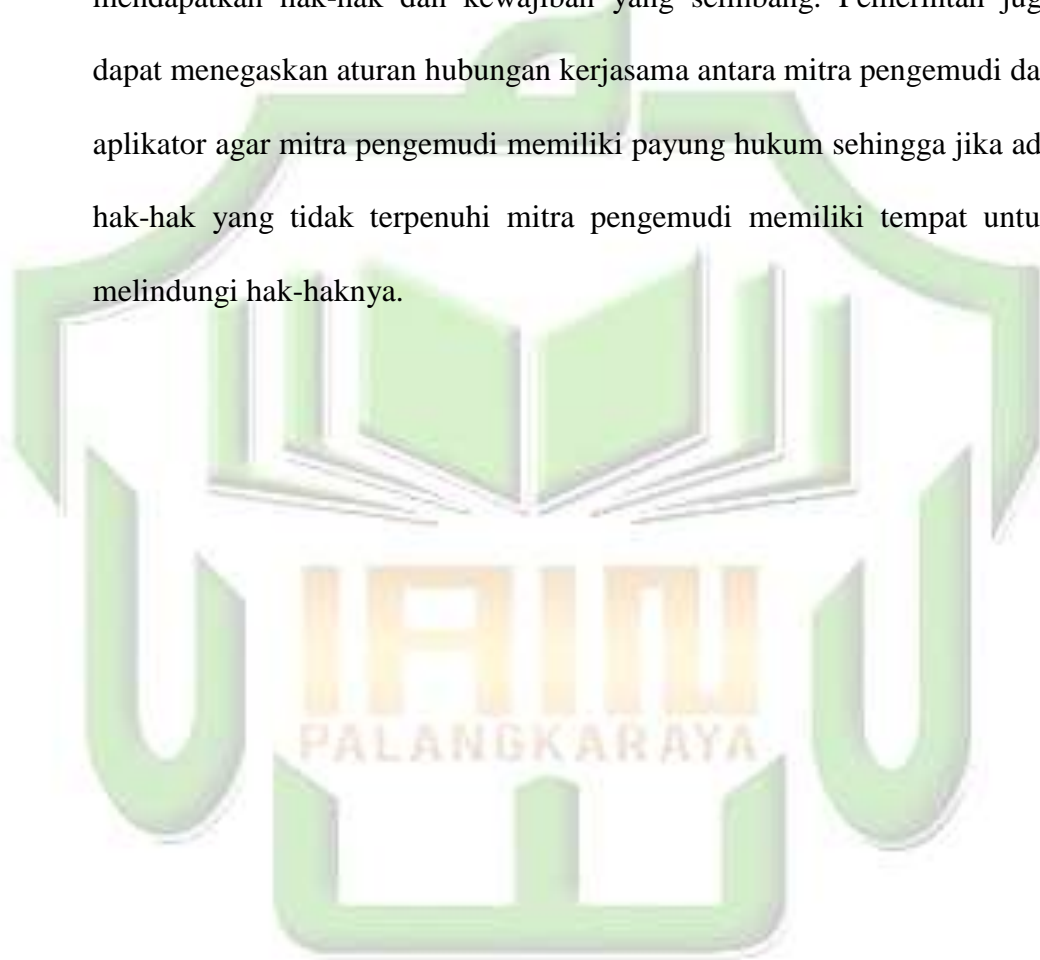
yang juga membatasi pekerjaan mitra pengemudi yang menghabiskan seluruh jam kerjanya untuk berinteraksi dengan penumpang dikarenakan adanya aturan PSBB, hal ini juga turut menimbulkan dampak negatif bagi mitra pengemudi yang menimbulkan ketidakseimbangan pendapatan dan pengeluaran yang ditanggung oleh mitra pengemudi serta adanya resiko yang ditanggung sendiri oleh mitra pengemudi.

2. Saran

Setelah melakukan penelitian terkait dampak kenaikan tarif ojek *online* bagi mitra pengemudi di Kota Palangka Raya, peneliti mempunyai beberapa saran untuk dicermati dan harapannya ditindaklanjuti. Beberapa saran peneliti adalah sebagai berikut:

1. Kepada pemerintah agar mengevaluasi dampak kenaikan tarif untuk kemudian tarif tersebut bisa di ambil jalan tengahnya untuk diturunkan menyesuaikan kebutuhan pengeluaran konsumen dan kepentingan mitra pengemudi. Sehingga bagi pemerintah untuk peraturan kenaikan tarif yang selanjutnya akan lebih banyak mempertimbangkan keadaan antara mitra pengemudi dan konsumen karena mereka saling berkaitan erat pada transaksi transportasi *online*. Sebagaimana tujuan dibuatnya hukum yaitu, kemanfaatan, kepastian hukum dan keadilan karena dengan terpenuhinya ketiga tujuan tersebut mitra pengemudi dan aplikator dapat mengetahui kejelasan akan hak dan kewajiban menurut hukum.

2. Kepada aplikator diharapkan membuat perjanjian kemitraan sesuai dengan fungsi hubungan kerjasama kemitraan, tidak membuat perjanjian kemitraan yang sepihak dan membuat perjanjian yang sesuai dengan asas perjanjian kerjasama kemitraan dengan memuat asas keseimbangan dan kemaslahatan bagi para pihak yang terkait, agar kemudian para mitra dapat mendapatkan hak-hak dan kewajiban yang seimbang. Pemerintah juga dapat menegaskan aturan hubungan kerjasama antara mitra pengemudi dan aplikator agar mitra pengemudi memiliki payung hukum sehingga jika ada hak-hak yang tidak terpenuhi mitra pengemudi memiliki tempat untuk melindungi hak-haknya.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku dan E-Book

- Abdullah, Thamrin, *Manajemen Pemasaran*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013.
- Adisasmita, Rahardjo, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010.
- Ali, Zainuddin, *Metode Penelitian Hukum*, cet. 6, Jakarta: Sinar Grafika, 2015.
- Anwar, Syamsul, *Hukum Perjanjian Syariah (Studi Tentang Teori Akad Dalam Fiqh Muamalat)*, Jakarta: Rajawali Pers, 2010.
- Azwar, Syaifuddin, *Metode Penelitian*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset, Cet. Ke 1, 1998.
- Amin, Ma'ruf, *Fatwa dalam Sistem Hukum Islam*, Jakarta: elSAS, 2011.
- Bungin, Burhan, *Metodologi Penelitian Sosial*, Surabaya: Airlangga University Press, 2003.
- BPS Kota Palangka Raya, *Kota Palangka Raya dalam Angka Palangka Raya Municipality in Figures 2020*, Palangka Raya: BPS Kota Palangka Raya, 2020.
- Dewi, Gemala, *Hukum Perikatan Islam di Indonesia*, Jakarta: Kencana, 2006.
- Fauzia, Ika Yunia, *Prinsip Dasar Ekonomi Islam Perspektif Maqashid Al-Syariah*, Jakarta: Penerbit Kencana Prenadamedia Grup, 2014.
- Ghafar Anshori, Abdul, *Hukum Perjanjian Islam Di Indonesia (konsep, regulasi, dan implementasi)*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2018.
- Hakim, Lukman, *Prinsip-Prinsip Ekonomi Islam*, Surakarta: Penerbit Erlangga, 2012.
- Hasan, M. Ali, *Fiqh Muamalah (Berbagai Macam Transaksi Dalam Islam)*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2003.
- HS, Salim dan Erlies Septiani Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2013.
- Ismail, Munawar, *Sistem Ekonomi Indonesia*, Malang: PT Gelora Aksara Pratama, 2014.

- J. Stanton, William, *Prinsip Pemasaran*, Jakarta: Erlangga, 1998.
- Karim, Adiwarmarman, *Ekonomi Mikro Islam*, Jakarta: Penerbit III T Indonesia, 2003.
- Kartiko Widi, Restu, *Asas Metodologi Penelitian*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010.
- Kristanto, Jajat, *Manajemen Pemasaran Internasional: Sebuah Pendekatan Strategi*, Jakarta: Erlangga, 2011.
- Kotler, Philip dan Gary Armstrong, *Prinsip-Prinsip Pemasaran*, Jakarta: Erlangga, 2001.
- Malik Kamal, Abu bin As-Sayyid Salim, *Shahih Fiqh Sunnah Lengkap*, Jakarta: Pustaka Azzam, 2007.
- Muhajir, Noeng, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Yogyakarta: Rake Sarasin, 1996.
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2005.
- Mujahidin, Akhmad, *Ekonomi Islam*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2007.
- Mulyadi, *Sistem Akuntansi*, Jakarta: Salemba Empat, 2007.
- Muhwan, Hariri, *Hukum Perikatan*, Bandung: CV. Pustaka Setia, 2011.
- Moeleong, Lexi J., *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung : PT Remaja Rosdakarya, 2002.
- Naf'an, *Pembiayaan Musyarakah dan Mudharabah*, Yogyakarta: Graha Ilmu, cet ke-1, 2014.
- Pasaribu, Chairuman, dan Suhrawardi K. Lubis, *Hukum Perjanjian dalam Islam*, Jakarta, Sinar Grafika, 2004.
- Pemerintah Kota Palangka Raya (BAPPEDA), *Evaluasi 50 tahun Pembangunan Kota Palangka Raya (BAB III)*, Palangkaraya: t.p. 2007.
- Pemerintah Kota Palangka Raya, *Sejarah Kota Palangka Raya*, Palangka Raya: Bappeda, 2003.
- Raharjo, Satjipto, *Ilmu Hukum*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2000.
- Rianto, *Metodologi Sosial dan Hukum*, Jakarta : Granit, 2004.

- Sasongko, Wahyu, *Ketentuan-ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Bandar Lampung: Penerbit Universitas Lampung, 2007.
- Syarifuddin, Amir, *Ushul Fiqh 2*, Jakarta: Kencana, 2009.
- Salim, Agus, *Perubahan Sosial Sketsa Teori dan Refleksi Metodologi Kasus Indonesia*, Yogyakarta : PT Tiara Wacana Yogya, 2002.
- Sarwono, Jonathan, *Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2006.
- Sudarsono, Heri, *Konsep Ekonomi Islam*, Yogyakarta: Ekonisia, 2002.
- Subagyo, P. Joko, *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*, Jakarta : Rineka Cipta, 2015.
- Soemardjan, Selo, *Perubahan Sosial di Yogyakarta*, Jogjakarta: Gadjah Mada University, 1981.
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia, 1986.
- Soekanto, Soerjono, dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta: Rajawali Pers, 2001.
- Sugiono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: Alfabeta, 2010.
- Supriyono, *Akuntansi Manajemen 3: Proses Pengendalian manajemen Edisi 1*, Yogyakarta: STIE YKPN, 2001.
- Suhendi, Hendi, *Fiqh Muamalah*, Jakarta: Rajawali Pers, 2015.
- Syahibuddin al-Qarafi, Imam Alam, *al-Furuq*, Terj. Indonesia, Beirut: Alim al-Maktab, t.th.
- Tjiptono, Fandi, *Pemasaran Jasa*, Malang: Bayumedia Publishing, 2004.
- Utsman, Sabian, *Metodologi Penelitian Hukum Progresif*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2014.
- Wahyo, Bambang, *Penelitian Hukum dalam Praktek*, Jakarta: Sinar Grafika, 2002.
- Widodo M.S, Joko, *Analisis Kebijakan Publik*, Malang: Bayu Media Publishing, 2013.

B. Skripsi, Jurnal, Makalah, Internet, dan Lainnya

1. Skripsi

Nur Adha, Muhammad Rizka, Analisis Adanya Ojek *Online* di Wilayah Perkotaan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum (Studi Kasus: Pengguna Jasa Transportasi Umum di Kota Medan), (*Skripsi*), Medan: Universitas Muhamadiyah Sumatera Utara, 2018, t.d repository.umsu.ac.id. (Diakses pada 28 Januari 2020).

Romadhon, M. Nur, Dampak Ojek *Online* Terhadap Kesejahteraan Sosial (Studi Kasus pada Komunitas Independent Gojek di Yogyakarta), (*skripsi*), Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2018, t.d <http://digilib.uin-suka.ac.id/31562/>. (Diakses pada 06 Juli 2019).

Zuhdi, Afifudin, Eksistensi Ojek Pangkalan di Tengah Adanya Ojek *Online* Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam (Studi Kasus: Pada Ojek Pangkalan di Purwokerto), (*skripsi*), Purwokerto: IAIN Purwokerto, 2018. t.dt, repository.iainpurwokerto.ac.id. (Diakses pada 06 Juli 2019).

Zamzamy, Muhammad Jabir, Analisis Hukum Islam Terhadap tambahan Tarif Taksi *Online* Di Wilayah Jawa Timur, (*Skripsi*), Surabaya: UIN Sunan Ampel, t.dt digilib.uinsby.ac.id. (Diakses pada 06 Juli 2019).

2. Jurnal

Asmawi, Konseptualisasi Teori *Maṣlaḥah*, “*Jurnal Filsafat dan Budaya Hukum*”, Vol. 1, No 2, November 2014.

Amiruddin K, Nilai Maslahat dalam Ekonomi Islam, Vol.2 No.1, *Jurnal Ekonomi*, (2015)

Ananda, Fathia Rizky, Analisis Pengaruh Sosial Ekonomi Terhadap Pengeluaran Konsumsi Keluarga Miskin (Studi pada Masyarakat Pesisir di Desa Gisikcemandi dan Desa Tambak Cemandi Kecamatan Sedati Kabupaten Sidoarjo), “*Jurnal Ilmiah*”, t.dt, 2015.

Andriyani, Siwi Nur, Analisis Pengaruh Inflasi dan suku Bunga Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia, “*Jurnal Manajemen Bisnis Krisnadwipayana*”, Vol.4 No. 2, t.dt, 2016.

Harahap, Isnaini, “Penerapan *Maṣlaḥah Mursalah* dalam Ekonomi Islam”, *Analitica Islamica*, Vol, 5, No. 1, (2016).

Muh. Kamim, Anggalih Bayu, dan M. Rusmul Khandiq, *Gojek dan Kerja Digital: Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan Yang Di Alami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital*, “*Jurnal Studi Pemuda*”, Vol. 8, No 1, 2019.

Peristiwo, Hadi, “Konsep Al- *Maṣlahah* dan Al-Mursalah dalam Perspektif Ekonomi Pada Era Revolusi Industri 4.0”, *Al-Ahkam*, Vol. 15, No. 2, Juni 2019.

Rosyadi, Imron, Pemikiran At-Tufi Tentang Kemaslahatan, “*Suhuf*”, vol, 25, No, 2, Mei 2013.

Sinaga, Niru Anita, Peranan Asas-asas Hukum Perjanjian dalam Mewujudkan Tujuan Perjanjian, “*Binamulia Hukum*, Vol.7, No. 2, Desember 2018.

Sodiq, Amirus, Konsep Kesejahteraan dalam Islam, “*Jurnal Ekonomi Syariah*”, Vol. 3, No. 2, Desember 2015.

3. Internet

Andrianto, Oky, “*Maṣlahah* dan *Falāh* dalam Ekonomi Islam”, [https://www.kompasiana.com/okyandrianto/58b1c63a739373530938fad/ *Maṣlahah* -dan-Falāh-dalam-ekonomi-islam](https://www.kompasiana.com/okyandrianto/58b1c63a739373530938fad/ Maṣlahah -dan-Falāh-dalam-ekonomi-islam). (01 Juli 2019).

Almanhaj, “Kaidah Ke-33: Jika ada Kemaslahatan Bertabrakan, Maka Maslahat yang Lebih Besar Didahulukan”, <https://almanhaj.or.id/4072-kaidah-ke-33-jika-ada-kemaslahatan-bertabrakan-maka-maslahat-yang-lebih-besar-harus-didahukan.html>, (29 Juli 2020).

BPS, “Statistik Pendapatan Februari 2019”, <https://www.bps.go.id>, (6 Maret 2020).

Bank Indonesia, “Inflasi”, <https://www.bi.go.id>, 2018, (11 Maret 2019).

Mutia Annur, Cindy, “Gojek Tanggapi Mitra Pengemudi Soal Intensif Hingga Suspensi”, <https://katadata.co.id/berita/2019/08/05/gojek-tanggapi-tuntutan-mitra-pengemudi-soal-intensif-hingga-sus>, (12 September 2019).

Mutia Annur, Cindy, “Gojek dan Grab Kaji Dampak Tarif Ojek Online yang Baru Ditetapkan”, <https://amp.katadata.co.id/berita/2019/03/25/gojek-dan-grab-kaji-dampak-tarif-baru-ojek-online>, (12 September 2019).

Primaditha, Safyra, “Ironi Tarif dan Timpangnya Hubungan Kerja Online”, <https://m.cnnindonesia.com/ekonomi/20181329133901-92-286817/ironi-tarif-dan-timpangnya-hubungan-kerja-ojek-online>, 2018, (11 Maret 2020).

Pemerintah Kota Palangka Raya, “Selayang Pandang Sejarah Palangka Raya” <https://palangkaraya.go.id/selayang-pandang/sejarah-palangkaraya/>, (29 Maret 2020).

Wahyuningrum, Rima, “Legalitas Hingga Subsidi, Ini 3 Tuntutan Ojek Online di Gedung DPR”, <https://megapolitan.kompas.com/read/2018/04/23/14433801/legalitas-hingga-subsidi-ini-3-tuntutan-ojek-online-di-gedung-dpr>, (23 Juli 2020).

Ariefana, Pebriana, dan Achmad Fauzi, “3 Alasan Kemenhub Tetapkan Tarif Ojek Online”, <https://www.suara.com/news/2019/03/25/155855/3-alasan-kemenhub-tetapkan-tarif-ojek-online>, (22 Juli 2020).

4. Wawancara

S, Wawancara (Palangka Raya 06 Juni 2020).

R, Wawancara (Palangka Raya 06 Juni 2020).

A, Wawancara (Palangka Raya 10 Juni 2020).

REP, Observasi (Palangka Raya 07 Juni 2020).

REP, Wawancara (Palangka Raya 07 Juni 2020).

T, Wawancara (Palangka Raya 07 Juni 2020)